قضية السكة الحديد
قطار الصعيد المحترق



مركز هشام مبارك للقانون

قضية السكة الحديد

قطار الصعيد المحترق

مركز هشام مبارك للقانون

خبر صحفى

هيئة الدفاع عن عمال السكة الحديد

٢٠٠٢/٤/١٨

قام عدد من المحامين والمنظمات الأهلية بتكوين هيئة للدفاع عن العاملين المتهمين في قضية احتراق قطار الصعيد الشهير. وقد بدأت هيئة الدفاع في وضع خطة الدفاع القانونى في اجتماعاتها والذى كان أخرها يوم الخميس ٢٠٠٢/٤/١٨ والذى تم عقده **بمركز هشام مبـارك للقانون** على أن يتم عقد اجتماع أخر يوم الثلاثاء القادم الساعة ٢ بعد الظهر بمقـر المركـز ١٠٤١ كورنيش النيل الملك الصالح الدور السادس شقة ١٠ - ٣٦٢٥٧٨٤ لاسـتكمال خطـة الدفاع،والترتيب للحضور والدفاع عن العمال المتهمين في أول جلسة محدد لها يـوم السـبت الموافق ٢٠٠٢/٤/٢٧ ويذكر أن نيابة جنوب الجيزة الكلية، كانت قد قامت بالتحقيق مع أحـد عشر عاملاً من عمال السكة الحديد، وقدمتهم للمحاكمة أمام محكمة جنايات الجيزة، باعتبارهم المسئولين عن حريق قطار الصعيد

وإذ تحرص اللجنة على اعتبار هذه القضية قضية رأى عام واعتـداء علـى حقـوق وحريات، فهى تناشد كل المهتمين بالحقوق والحريات العامة من منظمات ومحامين وفاعليات اجتماعية بالاهتمام بهذه القضية وبالمتهمين فيها وإظهار الدعم لهم بزيارتهم في محبسهم فـي مركز شرطة العياط.

مواد الاتهام

مادة ١١٦ مكررا - كل موظف عام أضر عمداً بأموال أو مصالح الجهة التى يعمـل بها أو يتصل بها بحكم عمله أو بأموال الغير أو مصالحهم المعهود بها إلى تلك الجهة يعاقـب بالأشغال الشاقة المؤقته .

فإذا كان الضرر الذى ترتب على فعله غير جسيم جاز الحكم عليه بالسجن.

مادة ١١٦ مكرراً (أ) - كل موظف عام تسبب بخطئه فى إلحاق ضرر جسيم بأموال أو مصالح الجهة التى يعمل بها أو يتصل بها بحكم وظيفته أو بـأموال الغيـر أو مصـالحهم المعهود بها إلى تلك الجهة بأن كان ذلك ناشئاً عن إهمال فى أداء وظيفتـه أو عـن إخـلال بواجباتها أو عن إساءته إستعمال السلطة، يعاقب بالحبس وبغرامة لا تتجاوز خمسمائة جنيه أو بأحد هاتين العقوبتين .

وتكون العقوبة الحبس مدة لا تقل عن سنة ولا تزيد على ست سـنوات وغرامـة لا تجاوز ألفى جنيه إذا ترتب على الجريمة إضرار بمركز البلاد الأقتصادى أو بمصلحة قوميـة لها .

مادة ١١٦ مكرراً (ب) - كل من أهمل فى صيانة أو إستخدام أى مال مـن الأمـوال العامة معهود به إليه أو تدخل صيانته أو إستخدامه فى إختصاصه وذلك علـى نحـو يعطـل الإنتفاع به أو يعرض سلامته أو سلامة الاشخاص للخطر يعاقب بالحبس مدة لا تجاوز سـنة وبغرامة لا تجاوز خمسمائة جنيه أو بإحدى هاتين العقوبتين .

- وتكون العقوبة الحبس مدة لا تقل عن سنة ولا تزيد على ست سـنوات إذا ترتـب على هذا الإهمال وقوع حريق إو حادث أخر نشأت عنه وفاة شخص أو أكثر أو إصابة أكثـر من ثلاث أشخاص.

مادة ١١٩ (١ - يقصد بالأموال العامة فى تطبيق أحكام هذا الباب ما يكون كلـه أو بعضه مملوكاً لإحدى الجهات الأتية أو خاضعاً لاشرافها أو لإدراتها

هـ - المؤسسات والجمعيات الخاصة ذات النفع العام.

مادة ١١٩ مكرر (٢) يقصد بالموظف العام فى حكم هذا الباب

هـ - رؤساء وأعضاء مجالس الإدارة والمديرون وسائر العاملين فى الجهات التـى أعتبرت أموالها أمولاً عامة طبقاً للمادة السابقة.

مادة ٢١٣ - يعاقب أيضاً بالأشغال الشاقة المؤقتة أو بالحبس كل موظف فى مصلحة عمومية أو محكمة غير بقصد التزوير موضوع السندات أو أموالهـا فـى حالـة تحريرهـا المختص بوظيفته سواء كان ذلك بتغيير إقرار أولى الشأن الذى كان الغرض من تحرير تلـك السندات إدراجه بها أو بجعلة واقعة مزورة فى صورة واقعة صحيحة مع علمه بتزويرهـا أو بجعله واقعة غير معترف بها فى صورة واقعة معترف بها.

مادة ٢٣٨ - من تسبب خطأ فى موت شخص أخر بأن كان ذلك ناشئاُ عن إهماله أو رعونته أو عدم إحترازه أو عدم مراعاته للقوانين والقرارات واللوائح والإنظمة يعاقب بالحبس مدة لا تقل عن ستة أشهر وبغرامة لا تجاوز مائتى جنيه أو بإحدى هاتين العقوبتين.

وتكون العقوبة الحبس مدة لا تقل عن سنة ولا تزيد على خمس سنين وغرامة لا تقل عن مائة جنيه ولا تجاوز خمسمائة جنيه أو بإحدى هاتين العقوبتين إذا وقعت الجريمة نتيجـة إخلال الجانى إخلالا جسيماً بما تفرضه عليه أصول وظيفته أو مهنتـه أو حرفتـه أو كـان متغاطيا مسكراُ أو مخدراً عند إرتكابه الخطأ الذى نجم عنه الحادث أو نكل وقت الحادث عن مساعده من وقعت عليه الجريمة أو عن طلب المساعدة له مع تمكنه من ذلك

وتكون العقوبة الحبس مدة لا تقل عن سنة ولا تزيد على سبع سنين إذا نشأ عن الفعل وفاة أكثر من ثلاثة أشخاص، فإذا توافر ظرف أخر من الظروف الورادة فى الفقرة السـابقة كانت العقوبة الحبس مدة لا تقل عن سنة ولا تزيد على عشر سنين .

مادة ٢٤٤ (٤) - من تسبب خطأ فى جرح شخص أو إيذائه بأن كان ذلك ناشئاً عـن إهماله أو رعونته أو عدم إحترازه أو عدم مراعاته للقوانين والقرارات واللـوائح والأنظمـة يعاقب بالحبس مدة لا تزيد على سنة وبغرامة لا تجاوز مائتى جنيه أو بإحدى هاتين العقوبتين .

وتكون العقوبة الحبس مدة لا تزيد على سنتين وغرامة لا تجاوز ثلاثمائـة جنيـه أو إحدى هاتين العقوبتين إذا نشأ عن الإصابة عاهة مستديمة أو إذا وقعت الجريمة نتيجة إخلال الجانى إخلالا جسيماً بما تفرضه عليه أصول وظيفته أو مهنته أو حرفتـه أو كـان متعاطيـاً مسكراً أو مخدراً عند إرتكابه الخطأ الذى نجم عنه الحادث أو نكل وقت الحادث عن مساعدة من وقعت عليه الجريمة او عن طلب المساعدة له مع تمكنه من ذلك

وتكون العقوبة الحبس إذا نشأ عن الجريمة إصابة أكثر من ثلاثة أشخاص فإذا تـوافر ظرف أخر من الظروف الواردة فى الفقرة السابقة تكون العقوبة الحبس مدة لا تقل عن سـنة ولا تزيد على خمس سنين.



لجنة الدفاع عن عمال سكة حديد
محضر الاجتماع السابع

تم الاجتماع بمركز هشام مبارك فى يوم ٢٠٠٢/٦/٤ الموافق الثلاثاء الساعة السادسة مساءا

أولا :الحضور :كل من الاساتذة

١-احمد نبيل الهلالى
٢-حمدى الاسيوطى
٣-طارق عبد العال
٤-ثروت محمد عامر
٥-صفاء ذكى مراد
٦- ماجدة فتحى رشوان
٧-أحمد كامل
٨- خالد على
٩-بهاء الدين جمال الدين
١٠-ابراهيم حسيب
١١-نبيل طاهر حجازى
١٢-فهمى شلبى
١٣-صابر بركات
١٤-رضا مرعى
١٥-أحمد فوزى
١٦-أحمد راغب
١٧-حسام حدادذ
١٨-محسن بشير
١٩-حلمى الراوى
٢٠-خليل ابو الحسن
٢١-أسامة خليل
٢٢-شادى أمين

ثانيا:دارت مناقشات بين الزملاء حول كيفية تنظيم المرافعة وتقسيم الادوار بين الزملاء وقد تكلم كل من الاساتذة :

* نبيل الهلالى : وقد طالب باقرار مبادى موحده لهيئة الدفاع واقترح محاولة الاتصال بالدائرة لمعرزة كيفية تنظيم مرافعة الزملاء.

*ثروت عامر :الاتفاق على ان الهيئة للفاع عن جميع المتهمين .

*صابر بركات:حصر المشاكل التى قد تواجة الزملاء فى المرافعة وهى التزاحم والتكرار وعدم التنسيق .

*أحمد كامل :تقسيم امر الاحالة بين الزملاء تقسيم نوعى بحيث يكون المتهمون من الاول الى الثانى يختص به مجموعة من الزملاء والمتهمون من الثالث حتى السابع يختص به مجموعة من الزملاء ومن الثامن حتى الاخير يختص به مجموعة من الزملاء .

ثالثا :تم الاتفاق على الاتى

- توزيع الادوار بغض النظر عن ظروف المحكمة
- استعداد هيئة الدفاع لاى سيناريو تفرضة المحكمة
- تجهيز اسئلة لباقى الشهود وخاصة اللجنة الفنية

تقسيم هيئة الدفاع الى ثلاث مجموعات رئيسية

المجموعة الاولى:

أ / نبيل الهلالى

أ/ ماجدة رشوان

أ/ حمدى الاسيوطى

أ/ ربيع راشد

أ/صفاء ذكى

أ/ أحمد كامل

أ/ أحمد شرف

المجموعة الثانية :

أ/فاروق المحلاوى

أ/ثروت عامر

أ/بهاء عبد الخالق

أ/ فهمى شلبى

المجموعة الثالثة :

أ/نبيل حجازى

أ/محمد عبد الرحمن البرى

أ/طارق عبد العال

أ/ ابراهيم حسيب

تشكيل مجموعة من الباحثين وربطهم بالمجموعات الثلاث السابقة وهى مشكلة من الاساتذة

أ/ خالد على

أ/محسن بشير

أ/ أحمد راغب

أ/ حسام حداد

أ/خليل ابو الحسن

أ/اسامة خليل

رابعا :التكليفات:

- تصوير محاضر الجلسات

-الاتصال بالدائرة لمعرفة كيفية تنظيم المرافعة يوم الجلسة

محضر اجتماع لجنة الدفاع عن المتهمين
في قضية السكك الحديدية

أنه في يوم الأثنين الموافق ٢٠٠٢/٤/١٥ تم عقد الاجتماع الأول لهيئة الـدفاع عـن المتهمين في القضية الساعة الثالثة بمقر مركز هشام مبارك للقانون

أولا: الحضور

أ/ طارق عبد العال

أ/ مها يوسف

أ/ ربيع راشد

أ/ صابر بركات

أ/ أحمد فوزى

أ/ رضا مرعى

أ/ محسن بشير

أ/ حلمى الراوى

أ/سيد فتحى

ثانيا: تم اقتراح أولى بهيئة دفاع تشكل من الأساتذة

الأستاذ/ أحمد نبيل الهلالى ورأى الحضور على موائمة تكليفه بالـدفاع عـن المتهمين الأول والثانى والثالث

الأستاذ/ حلمى الراوى المتهم الرابع

الأستاذ/ خالد على المتهم الخامس

الأستاذ/ طارق عبد العال المتهم السادس

الأستاذ/ أحمد سيف الإسلام المتهم السابع

الأستاذ/ ربيع راشد المتهم الثامن

الأستاذ/ أحمد فوزى المتهم التاسع

الأستاذ/ محسن بشير المتهم العاشر

الأستاذة/مها يوسف المتهم الحادى عشر

كما تم الاتفاق على الاتصال بالاساتذة أحمد كامل، ماجدة فتحى، أحمد شرف، يوسف عبد العال، رحمة رفعت وغيرهم وأن تكون اللجنة مفتوحة للكل الاساتذة المحامين المتطوعين للمشاركة في الدفاع

ثالثا: تم الاتفاق على ضرورة تصوير مذكرة النيابة وقرار الإحالة بعـدد المحـامين المشاركين في لجنة الدفاع وعلى تجزئة أقوال كل متهم على حدا مع تصـوير نسـخة منهـا للزميل المحامى الخاص به

رابعا: تم الاتفاق على تكليف الاستاذ/ صابر بركات بالحصول على نسخة من الملف الصحفى الخاص بالقضية والاوراق ذات الصلة

خامسا: تم الاتفاق على قيام الاستاذ ربيع بتحليل مذكرة النيابة كما اسند للمركز القيام بإعداد الشق القانونى من واقع مواد الاتهام، وكذا لمن يرغب من الاساتذة المحامين

سادساً: تم الاتفاق على إعداد لقاء تنسـيقى أخـر للجنـة بـالمركز يـوم الخمـيس ٢٠٠٢/٤/١٨ الساعة الثانية بعد الظهر .

لجنة الدفاع عن عمال السكك الحديدية

محضر الاجتماع الثانى

أنه في يوم الخميس الموافق ٢٠٠٢/٤/١٨ تم عقد الاجتماع الثانى لهيئة الدفاع عـن المهتمين في القضية الساعة الثانية بمقر مركز هشام مبارك للقانون.

أولا: الحضور كل من الأساتذة:

١. أحمد سيف الإسلام .
٢. ربيع راشد.
٣. مها يوسف.
٤. حلمى الراوى.
٥. أحمد فوزى.
٦. طارق عبد العال.
٧. خالد على.
٨. محسن بشير.
٩. خليل أبو الحسن .
١٠. صابر بركات.

ثانيا: تم النظر في التكليفات السابقة وتم رصد الأتى:-

١-تم متابعة الاتصال بعدد من الأساتذة المحاميين بغرض تنسيق الجهود في الدفاع في القضية، وتم الاتفاق على مواصلة الاتصال وتكليف بعض الحضور للاتصال بمنظمات حقوق الإنسان المعنية وكذا عدد من الأساتذة المحاميين المهتمين بالدفاع عن حقوق العمال والحريات.

٢-تم تصوير المذكرة النيابة العامة وقرار الإحالة وتوزيعه على الحضور كما تم توزيع الجزء خاص بكل منهم على حدة على الأساتذة المختصة.

وتم بهذه المناسبة الاتفاق على إسناد الشق العام للأساتذة أحمد نبيل الهلالى، أحمد سيف، ربيع راشد ومن يرغب

٣-تم تأجيل عرض التقرير الصحفى لعدم وصوله حتى تاريخه مع تكليف صـاب بركات باستلامه يوم السبت وعرضه في الاجتماع القادم.

وبخصوص الأوراق ذات الصلة بالقضية تم الاتفاق على التكليفات الآتية :

أ-تقرير الجهاز المركزى للمحاسبات (صابر بركات)

ب-قرار رئيس مجلس إدارة الهيئة الخاص برفع الطفايات (أ.ربيع راشد)

جـ-نصوص مواد الاتهام مع العرض (أ.ربيع راشد)

د-إعداد بلاغ صحفى عن اللجنة وتوزيعه (أ.خليل أبو الحسن)

ثالثا: عرض الشق العام :-

وقام به أ. ربيع راشد بجزئية من وزارة الداخلية، إدارة شرطة النقل والمواصلات الجزء الأول مذكرة معلومات

الجزء الثانى: مذكر نتائج تحقيقات النيابة العامة.

وان النيابة قد وضعت يدها على المهن الحقيقى هيئـة السـكك الحديديـة وكبـار المسئولين فيها إلا أنها لم تقدمه بل استعوضت بالمتهمين وبمناسبة هذا العرض أكد أ. ربيع راشد أنه وخلال زيارته للمتهمين اليوم ٢٠٠٢/٤/١٨ في محبسهم بمركز شرطة العيـاط على سوء حالة المحبوسين الصحية والنفسية وطالب الحضور وكل من يـتمكن بزيـارتهم لرفع روحهم المعنوية ومساندتهم .

وقد شارك في المناقشة القانونية الأساتذة / أحمد سيف، خالد على، أحمد فـوزى، حلمى الراوى وأخرين

رابعا: تحديد موعد الاجتماع القادم :

تم الاتصال بالأستاذ/ أحمد نبيل الهلالى وتم تحديد موعد الاجتماع القادم بمركـز هشام مبارك في تمام الساعة الثانية بعد ظهر يوم الثلاثـاء الموافـق ٢٠٠٢/٤/٢٣ مـع الحرص على دعوة كل الفاعليات المهتمة وتحديد أ/ أحمد فوزى كمنسق للجنـة لمتابعـة الدعوة مع محاولة الاتصال بفنين وإداريين يمكن الاستفادة من خبراتهم في كشف الجوانب الفنية والإدارية في القضية .

لجنة الدفاع عن عمال السكك الحديدية

محضر الاجتماع الثالث

أنه في يوم ٢٠٠٢/٤/٢٣ تم عقد الاجتماع الثانى لهيئة الدفاع عـن المهتمـين فـي القضية الساعة الثانية بمقر مركز هشام مبارك للقانون.

أولا: الحضور كل من الأساتذة:

١. أحمد نبيل الهلالى
٢. أحمد سيف الإسلام
٣. رحمة رفعت
٤. صابر بركات
٥. حمدى الاسيوطى
٦. جمال عبد العزيز
٧. سيد فتحى
٨. محمد ابراهيم محمد.
٩. مها يوسف.
١٠. حلمى الراوى.
١١. أحمد فوزى.
١٢. يوسف عبد العال.
١٣. صفاء زكى مراد.
١٤. محسن بشير.
١٥. خليل أبو الحسن .
١٦. طارق عبد العال
١٧. محمد عبد العظيم

ثانيا: تم اقتراح نهائى:

بان يتولى الاساتذة:

١-أحمد نبيل الهلالى

٢-أحمد سيف الإسلام

٣- حمدى الاسيوطى

٤- صفاء زكى مراد

مهمة الدفاع عن المتهمين من الاول حتى الثالث.

والاستاذ/ حلمى الراوى والاستاذ/ جمال عبد الغعزيز عن المتهم الرابع، الاستاذ/ خالد على عمر والاستاذ/ يوسف عبد العال عن المتهم الخامس، الاساتذة/ طارق عبد العال، ورحمة رفعت عن المتهم السادس، والاساتذة/ محسن بشير واسامة خليل عن المتهم السابع، والاساتذة/ ربيع راشد عن المتهم السابع، والاساتذة/ احمد فوزى ويوسف عواض عن المـتهم التاسـع، والاساتذة/ محمد ابراهيم وخليل ابو الحسن عن المتهم العاشر، والاساتذة مها يوسـف وسـيد فتحى عن المتهم الحادى العاشر.

ثالثا: تم التعليق على الشق العام وملاحظات قانونية وفنية من كل مـن الاسـاتذة/ خليل ابو الحسن واحمد فوزى وحمدى الاسيوطى تؤكد على مسـئولية كبـار المـوظفين بالهيئة ورئيس هيئة السكة الحديد ووزير النقل عن الفساد والاهمال اللـذان كانـا السـبب الرئيسى في ارتفاع عدد الضحايا واستعرض الزميل صابر بركات ملاحظاته عن محضر التحريات الصادر من ادارة شرطة هيئة السكة الحديد والتى ارسلت عدة خطابـات الـى وزير النقل ورؤساء هيئة السكك الحديدة والتى ارسلت عدة خطابات الـى وزيـر النقـل ورؤساء هيئة السكك الحديدية تخطرهم بالاهمال في صيانة القطارات.

رابعا: دارت مناقشات حول مسلك هيئة الدفاع اثناء نظر القضية ما بـين تسـيس القضية او التعامل معها كقضية جنائية واتفقت هيئة الدفاع بناء علىاقتراح مـن الاسـتاذ/ نبيل الهلالى بان اول جلسة يسلك الدفاع طلب الافراج عن المتهمـين وطلـب الاطـلاع والنسخ وعدم تسييس القضية وفى الجلسة الموضوعية يتناول الدفاع في الشق العام تسيس القضية وابراز مناطق الضعف في هيئة السكة الحديد والاهمال والفساد.

خامسـا: اتفقت هيئة الدفاع على عدم صدور اى بيانات عن مسلك القضية حتى لا نخضع للمسائلة القانونية من حيث القول بالتأثير على القضاء واتفقوا على تـولى مركـز

هشام مبارك ومنظمات حقوق الانسان الدعاية الاعلامية بما يضفى حالة اهتمام جماهيرى بالقضية.

سادسا: تم تكليف كلا من الاساتذة احمد نبيل الهلالى واحمد سيف وحمدى الاسيوطى ومن يرغب من الزملاء في الحديث عن طلب الافراج وانتفاء مبررات الحبس الاحتياطى وطلبلائحة تشغيل القطارات والتمكين من مناقشة لجنة المعاينة على ان ينسقوا فيما بينهم

سابعا: التكليفات:

١- الاستاذ/ صابر بركات باحضار الارشيف الصحفى عن الحادث

٢- الاساتذة حمدى الاسيوطى وصفاء باحضار مضابط مجلس الشعب الخاصة بمناقشة وزير النقل في الحادثة وكذا مضابط طلبات الاحاطة الخاصة بالحادث

٣- الاستاذ/ جمال عبد العزيز في احضار خطابات انتداب من نقابة المحامين لهيئة الدفاع

٤- مركز هشام مبارك بتصوير محاضر المتهمين والفهرس الخاص بتقسيم الملف والتحقيقات وتجهيز صورتين من الشق العام وتسلم للزملاء في مساء الاربعاء الموافق ٤/٢٤

٥- تم الاتفاق على الالتقاء في محكمة الاستئناف غرفة المحامين في الثامنة والنصف صباحا لمناقشة التفاصيل النهائية

لجنة الدفاع عن عمال السكك الحديدية

الأربعاء الموافق ٢٠٠٢/٥/٨

<u>محضر اجتماع الرابع :</u>

الحضور

١- أحمد نبيل الهلالى
٢- عبد المحسن شاشه
٣- ربيع راشد
٤- حمدى الأسيوطى
٥- رضا مرعى
٦- ممدوح أبو داغر
٧- حلمى الراوى
٨- صفاء ذكى مراد
٩- محسن بشير
١٠- أسامة خليل
١١- شادى أمين
١٢- صابر بركات
١٣- أحمد سيف
١٤- طارق عبد العال\
١٥- خالد على
١٦- مها يوسف
١٧- يوسف عبد العال
١٨- سيد فتحى
١٩- أحمد فوزى

تم تقييم الجلسة الأولى للمحاكمة وتحدث في ذلك كل من الأساتذة ؛طـارق عبد العال ،صابر بركات ،يوسف عبد العال ،صفاء ذكى مراد ،حلمـى الـراوى ،محسن بشير ،ربيع راشد ،حمدى الأسيوطى ،أحمد فوزى .

وتناولوا انعدام التنسيق بين هيئة الدفاع المتطوعة والزملاء الموكلين مـن قبل أهالى المتهمين ،وتم الاتفاق على عمل المجموعات الآتية ؛

٢- عمل مجموعة لمتابعة قرارات المحكمة مشكلة من الزملاء ؛أحمـد فوزى ،سيد فتحى ،خالد على ،وتتولى تصوير صورة واضـحة مـن ملـف القضية ،استخراج صور من محاضر الجلسات ،استخراج تصـاريح زيـارة للمتهمين

٣- عمل مجموعة لتناول الشق القانونى مشكلة من الزملاء ؛أحمد سيف ،حلمى الراوى ،خليل أبو الحسن ،أحمد راغب ،حمـدى الأسـيوطى ،شـادى أمين.

٤- عمل مجموعة لتناول الشق السياسى مشكلة من الزملاء ؛ أحمد نبيل الهلالى ،صفاء ذكى مراد ،ربيع راشد ،عبد المحسن شاشه ،حمدى الأسيوطى ،رضا مرعى .

٥- عمل مجموعة لتجهيز المستندات مشكلة من الزملاء ؛ أسامة خليـل ،محسن بشير ،مها يوسف .

٦- عمل مجموعة للأتصال بالزملاء الموكلين مشكلة من ؛صفاء ذكـى مراد ،ربيع راشد

٧-تم الاتفاق بين المجموعات المختلفة على عقد اجتماعات تنسيقية بين كل مجموعة لتنسيق إنجاز العمال

٨- تم اختيار منسق عام جديد بديلا عن الاستاذ أحمـد فـوزى وهـو الأستاذ احمد راغب

٩- تم تحديد موعد الاجتماع القادم يوم الثلثاء ٢٠٠٢/٥/١٤

قضية السكة الحديد

(قطار الصعيد المحترق)

الجناية رقم ٢٨١٦ لسنة ٢٠٠٢

محكمة جنايات الجيزة (دائرة ٢٠ جنايات)

مرافعة

الأستاذ/ أحمد نبيل الهلالي

المحامى

الآن ... وقد أصبحنا على مشارف نهايات القضية ...
يكاد لا يبقى فى الحديث بقيه ...
فكل أبواب الدفاع قد طرقت ...
واوجه الدفاع قـد طرحت ...

- وقتل زملائي الاتهامات بحثا وتفنيدا
  حتى تحولت الى جثث متفحمة.
  ومن غير الجائز فى اعتقادي أن أواصل التفنيد
  لان مواصلة الضرب فى الميت حرام.

- ولذلك استأذن حضراتكم فى أن ....
  أطرح بضعة ملاحظات ختامية.
  تتضمن
  قدرا من الاسترسال دون إطالة ...
  وبعض الاستكمال دون تكرار ...

وبعض الاجتهاد فى تقديم إجابات على تساؤلات طرحتهـا الهيئـة المـوقرة علـى الشـهود واستيضحات طلبتها من الدفاع، ملتزما ومتعهدا بعدم إساءة استغلال سعة صدر الهيئة الموقرة.

سيدي الرئيس ... حضرات المستشارين

- يوم وقعت الكارثة المشئومة...
أمطرتنا الحكومة ...
بوابل معتاد ومعاد ... من الوعود والعهود
لتؤكد
أن المسئولية عن الحادثة ... الكارثة ستتحدد بكل الوضوح
ولن يسمح أبدا بأية محاولة لإخفاء الحقائق ....
ولن يفلت أبدا مقصر... أو مهمل ... من الحساب والعقاب.

- ثم مضت الأيام ... وصدر قرار الاتهام ..
فإذا بالتحقيقات ... تتمخض لتلد فأرا ... بل جنين فأر غير مكتمل التكوين.
(مع الاعتذار للزميل العزيز سعيد الفار).

- ورغم أن النيابة العامة فى مذكرتها الممتازة بشأن نتائج التحقيق التى تستحق كل التحية والتقدير ....
قد أشارت بأصابع الاتهام العشر الى كبار كبار المسئولين ....
فان نظرة واحدة الى القفص ... والى أهل القفص ...
تكفى للتدليل
على أن الميه فى مصر يستحيل ... تجرى فى العالي.
وعلى أن
المآسي فى مصر ... يعملوها الكبار ... ويحاكم بسببها الصغار.
الأمر الذي يكشف بكل الجلاء.
كيف يفهم ويطبق حكم الدستور القائل
(المواطنون أمام القانون سواء)
* صحيح أن هناك وزير قد استقال أو استقيل
* صحيح أن هناك مسئول أو اكثـر قد أقيـل
* لكن هذه الإجراءات الشكلية ... الهادفة لاحتواء النقمة السفيه لا تشفى الغليل.
لان السوابق ... وما اكثر السوابق.

نشهد بان كل مسئول سابق ... ضحى به لتهدئة الخواطر ... لم يكسر له خاطر ... وسرعان ما شق طريقه الى منصب مرموق ... فى هيئة دولية أو شركة استثمارية.

ولا أخفى على حضراتكم أيها السادة المستشارين.

أنه قد هالني أن تدير مرافعة النيابة ظهرها كاملا لمذكرتها الممتازة الرائعة.

فتحصر المسئولية الجنائية حصرا ... فى هذا النفر من المواطنين الأبرياء التعساء الذين صورتهم النيابة على انهم محور الشر فى القضية والفساد والإهمال.

ووجه الخطورة فى توجه النيابة العامة أن حصر المسئولية الجنائية فى هؤلاء المتهمين الأبرياء سوف يستغل كستار دخان يخفى وراءه القتلة الحقيقيين والجناة الحقيقيين.

الدولة هي المتهم الأول

أرجو الا يفهم من كلامي عن الرؤوس الكبيرة الغائبة عن قفص الاتهام.

إنني ألقى بعبء المسئولية عن الكارثة

على مديري الإدارات أو على رؤساء الهيئات الحاليين والسابقين أو حتى على الوزراء المتقاعدين. إطلاقا

فالمتهم الأول فى منصتنا ... الغائب عن القفص

هو الدولة بالتحديد.

الدولة بسياستها الاقتصادية.

الدولة بفلسفتها الاجتماعية.

السياسة الاقتصادية للدولة تحددها خطابات النوايا التى تقدمها الحكومة لصندوق النقد الدولي بين الحين والحين لتعلن ألتزمها بتنفيذ وصفة الصندوق المدمرة.

والسياسة الاقتصادية التى نسميها بأسماء ا (الإصلاح الاقتصادي) تقوم على معالجة العجز فى ميزانية الدولة عن طريق تقليص الأنفاق الحكومي على الخدمات .... وانسحاب الدولة من ميدان الخدمات.

لذلك يلغى التعليم المجاني ... يتبخر العلاج المجاني فى المستشفيات الحكومية تتخلى الحكومة عن تمويل ودعم المرافق العامة توطئه لترك ميدان الخدمات ساحة مستباحة للقطاع الخاص.

لذلك أشفقت كل الإشفاق على الوزير السابق الدكتور/ الدميرى وهو يروى لحضراتكم مخططاته وطموحاته لإصلاح ما أفسده الدهر فى وزارة النقل والهيئة.

وكيف طالب بتدبير ١٤٦ مليار جنيه ... وكيف خرج من المولد بمليار يتيم.

وغاب على الوزير السابق أن أحلامه تصطدم بجوهر سياسة الإصلاح الاقتصادي.

وبان طلباته تتعارض مع تعهدات الحكومة فى خطابات النوايا.
لقد قال الزميل الفاضل الأستاذ أحمد يسرى فى مرافعته
أن المتهم الأول فى دعوانا هو
(الإمكانات)
وأنا اتفق معه فى ذلك بقدر ما اختلف.
الإمكانات غير متاحة ... هذه حقيقية لا تحتمل الجدال.
لكن يظل السؤال ...
- هل هناك قصور فى الإمكانات.
- أم هناك تقصير فى توفير الإمكانات.
وتلك هي القضية.

سيدي الرئيس

خير بلادنا طول عمره كتير.
لكن المشكلة إن بلادنا خيرها لغيرها ... أو بتعبير أدق خيرها لناهبي خيرها.
ومن قبيل العلم العام انه منذ فترة ليست بالبعيدة ...
اعتمدت دولتنا الرشيدة
٤٠ مليون دولار لتغطية تكاليف إذاعة مباريات كاس العالم.
يا ترى
الـ ٤٠ مليون دولار دول ... كانوا جابو كام طفاية حريق من احدث طراز؟
لكن صرف ٤٠ مليون دولار على الكورة إنفاق يسمح به الصندوق.
لان الكورة تسمح بالهاء الشعوب ... فيصبح من السهل انه يتلعب بها الكورة.
أما الإنفاق على الخدمات... فهو فى نظر صندوق النقد الدولي من المحرمات ولذلك يمارس الصندوق ضده حق الفيتو.
ولهذا السبب أدت اتفاقيات الحكومة المصرية مع الصندوق الى التردى المتواصل فى أوضاع المرافق.

ويعترف تقرير لجنة تقصى الحقائق بمجلس الشعب صـ٢:

بان الاستثمارات المتاحة للهيئة قلت (فأخذت تعانى من التخاف فى مجالات الصيانة والتجديد والإصلاح). وبان مرفق السكك الحديد (يحتاج الى الاستمرار فى توفير الإمكانيات المالية

لتنفيذ كافة المشروعات فى مختلف مكوناته حيث أن إي تقصير فيها يؤدى الى تراكم ومضاعفة التخلف).

ولان السيد مستشار وزير النقل الدكتور/ محمد عرفه عليم ببواطن الأمور كشف لنا فى شهادته أمام حضراتكم (أن الوزير عرض عليه تولى رئاسة هيئة السكك الحديد فاعتذر فى البداية).

وسألته هيئتكم الموقرة:

س:- لماذا كان سبب اعتذارك؟

ج:- لهموم السكك الحديد ومشاكلها، والشاهد يعلم علم اليقين إنها هموم غير مسموح للحكومة المصرية بمعالجتها.

وفى لقاء عقده د/ عرفه مع محافظ الفيوم والقيادات الشعبية فى المحافظة كان الدكتور/ عرفه اكثر صراحة. فقال: والكلام منشور فى جريدة الحقيقة:

(اعترف المهندس/ محمد عرفه رئيس هيئة السكك الحديد انه لا أمل فى إصلاح الحالة المتردية لمرفق السكك الحديد بسبب عدم وجود اعتمادات مالية كافية مشيرا الى إن الحكومة تستولي على الإيرادات الخاصة بها ولا يتبقى فى الميزانية الا مبالغ بسيطة لا تفي باحتياجاتها وقال ... إن المرفق فى حاله يرثى لها ويحتاج الى مبالغ طائلة لإصلاحه والنهوض به).

ولان حكومتنا الرشيدة متمسكة بثوابت سياساتها الرشيدة فان هول الكارثة لم يبدل موقفها من الهيئة وخرجت علينا جريدة حكومية (الجمهورية) بتحقيق صحفي عنوانه بالغ الدلالة:

(بعد شهر كامل من تولى قيادات النقل الجديدة المسئولية...السكك الحديد...محلك سر)

والفلسفة الاجتماعية للحكومة أيضا تتحمل المسئولية الكبرى فى قضيتنا.

فحتى الاعتمادات المحدودة المعدودة التى تخصص للتطوير يتحكم فيها هاجس تحقيق مصالح رجال المال والأعمال الأكابر وتغلبها على مصالح سكان الأرصفة والمقابر.

فالاعتمادات توجه لتحقيق المزيد من الرفاهية والأمان لأهل التوربينى والأسباني ...

رغم أن المادة ٨ من الدستور تلزم الدولة بكافلة تكافؤ الفرص لجمهور المواطنين.

حتى إن صحيفة الأخبار الحكومية فى عدد ٢٠٠٢/٢/٢٦ هاجمت هيئة السكك الحديد. قائله : " لم يكن حادثا عارضا نتج عن تجمع صدف غير سعيدة وانما كانت نتاجا طبيعيا لمنظومة وضعت البشر فى مرتبة آدني من مرتبه الإنسانية هذه المنظومة التى تفرد ٣٥٠ مليون جنيه فى تجهيز قطارات للنوم ٧ نجوم لا يركبها أحد بينما لا تخصص لقطع الغيار المطلوبة بصورة عاجلة سوى نصف مليون جنيه".

(منظومة يتحول فيها حاميها الى حرميها).

وهذا النقد اللاذع الذي وجهته الجريدة الحكومية لم يأتي من فراغ ... فجريدة العربي أشارت الى إن بيان السيد رئيس الوزراء أمام مجلس الشعب أقر بان الحكومة وجهت معظم الاعتمادات الخاصة بالتجديد الى الدرجتين الأولى والثانية وقال:

(لم يتم التجديد الا لعدد محدود من العربات بدأ بعدد ٢٠٠ عربة بالدرجة الأولى والثانية من اصل ٦٠٠ عربه. و٢٠٠ عربه درجة ثالثة من اصل ٢٤٢٢ عربه).

يعنى الفلسفة الاجتماعية للحكومة جعلتها تجدد ٥ر٣٣% من عربات أهل الصفوة.

بينما انحصر التجديد فى ٥ر٨% من عربات المواطنتين الذين يعيشون تحت خط الفقر.

كل ذلك فى حين قول لنا المهندس/ محمد عرفه صـ ٢٤ من محاضر الجلسات.

(معلوماتي الأكيدة إن ١١% هم ركاب الدرجة الأولى).

سيدي الرئيس ... حضرات المستشارين

معذرة ... لو إن مدخل مرافعتي قد طال بعض الشئ ... لكن هذه المقدمة من قبيل الشيء لزوم الشيء.

إذ لا يمكن إن يتناول الدفاع القضية الماثلة وكأنها مجرد حادثة قتل خطأ عادية دون إن يتطرق الى الملابسات والظروف السياسية والاقتصادية والاجتماعية المحيطة بها والتى لها تأثيرها المباشر على أركان الجرائم المنسوبة الى المتهمين.

انتقل بعد ذلك على الفور لمناقشة التهم المنسوبة للمتهمين بادئا بالحديث عن التهم العامة. وهى القتل والإصابة الخطأ.

والإضرار غير العمدي بأموال الهيئة.

منتهيا بالتهم الخاصة التى تخص النيابة بها بعض المتهمين مثل التزوير والإهمال.

فى شأن جريمتي القتل والإصابة الخطأ

أود إضافة النقاط الاتية:-

١- انتفاء الدليل على إن الوفيات والإصابات وليدة الأخطاء المنسوبة للمتهمين.

قضاء النقض فى جرائم القتل والإصابة الخطأ مستقر على أن خطأ الجاني يجب أن يكون سبب الحادث. ويجب أن تكون النتيجة الإجرامية (أي القتل أو الإصابة) وليدة هذا

الخط

النيابة مطالبة بإقامة الدليل على إن الوفيات والإصابات لم تحدث فى توقيت سابق على النشاط المؤثم المنسوب للمتهمين لأنه لو أن الوفاة أو الإصابة سابقة على صدور أفعال الإهمال من المتهمين لا يمكن اعتبار النتيجة الإجرامية وليدة خطأ المتهمين.

وأوراق الدعوى بين أيدي حضراتكم خاليه من أي دليل فني ... أو غير فني على إن وفاة أو إصابة الضحايا وقعت بعد فترة زمنية من اندلاع الحريق تكفى للقول بارتكاب المتهمين أفعال الإهمال والقعود.

وعلى العكس ففي الأوراق شواهد عديدة ترجح أن الوفيات والإصابات وقعت للضحايا ... فور اندلاع الحريق ومن قبل انطلاق صيحات الاستغاثة ومن قبل أن تطرق هذه الصيحات مسامع طاقم القطار.

ومن قبل أن يفيق الطاقم من هول المفاجأة.

ومن قبل إن يتمكن الطاقم من التوجه نحو فرامل الطوارئ لاستعمالها.

الأوراق تشير الى أن الوفيات حدثت فور اندلاع الحريق ... بسبب الرعب والهلع ... والاختناق بالدخان... واستنشاق الغازات السامة ونقص الأكسجين.

وشواهدي على ذلك الآتي:-

١- شهادة الدكتور/ ثروت وزير أبو عرب أمام حضراتكم صـ٥٧

" هو فى الحوادث النسبة العليا تموت من الرعب ونسبة تموت من الأدخنة، أما الذي يموت من النار حوالي ١٠% فقط إي إن هذه الجثث معظمها مات قبل الحريق وبعد ذلك احترقت".

٢- شهادة مدير إدارة الدفاع المدني محمد حسن حسين صـ١٠٠

وهو أول من صعد الى عربات القطار وتفقدها من الداخل.

يقول لنا الشاهد واصفا وضع الجثث ...

س:- أين وجدت الجثث تحديدا ؟

ج:- كان هناك جثث على كراسي العربة.

يعنى الناس دى ماتت فى التو واللحظة من قبل ما تلحق تحرك ساكنا أو تحاول حتى الوقوف وشق طريقها نحو الأبواب أو الشبابيك.

٣- محضر المعاينة التى أجرتها المحكمة الموقرة صـ١٥ ثابت به:

(أوردت اللجنة الفنية للمحكمة إن بعض الكراسي الخشبية لم تحترق نتيجة تكدس الركاب فوقها).

٤- شهادة العميد محمد أحمد عامر عضو اللجنةصـ ٨٢٥ تحقيقات النيابة:

(زيادة الركاب بالعربات المحترقة بالإضافة الى الحريق يؤدى الى استهلاك الأوكسجين وخنقهم نتيجة لتكدس الركاب... والأمتعة معظمها من المواد الصناعية قابلة للاشتعال وينتج عنها غازات سامه).

وكل ما تقدم مؤداه انه من الوارد بل من الوارد جدا أن وفاة الضحايا حدثت بعد ثوانى معدودات من اشتعال الحريق.

وهذا احتمال لم ينفيه نائب كبير الأطباء الشرعيين فى شهادته أمام حضراتكم صـ ٥٤: وقد سألته الهيئة الموقرة :

س:- اليس من الجائز أن تكون وفاة الضحايا أو بعضهم من استنشاق غازات سامه ناتجة عن الحريق قبل أن تصل إليهم النيران؟

وفى أجابته على السؤال.... لم ينفى الشاهد هذا الاحتمال.

وانما تهرب من الإجابة المباشرة متعلل بأن التفحم غط كل شئ والاحتراق الكامل غط على إي احتمالات أخرى غير الحريق يمكن كشفها بالفحص.

على ضوء ما تقدم ادفع بان النيابة العامة قد عجزت عن إثبات إن الوفيات والإصابات وليدة الخطأ الذي تنسبه للمتهمين.

وحتى لو استعمل المتهمون فرامل الطوارئ وأجهزت الإطفاء فان ذلك لم يكن من شأنه تغير النتيجة لأنه ليس فى مقدور المتهمين أحياء الموتى.

ولذلك فإن الإهمال المنسوب للمتهمين لا يبرر أدانتهم بجريمة القتل الخطأ.

لان قضاء النقض مستقر على أن :

(القانون يسلتزم لتوقيع العقاب فى جرائم الإصابات غير العمدية أن تكون هناك صلة مباشرة بين الخطأ الذي وقع من المتهم والإصابة التى حدثت بالمجني علية).

ـ ١٩٤٣/١١/١.

وطالما إن الأفعال التى قعد المتهمون عن القيام بها على حدي قول النيابة غير منتجة ولا مجدية فى حماية أرواح شهداء الحادث.

تنتفي رابطة السببية بين أخطأ المتهمين والنتيجة الإجرامية، ذلك لان لرابطة السببية معيار محدد لدى القضاء المصري عرفه الدكتور/ محمود نجيب حسنى فى شرح قانون العقوبات صـ ٣٠١ بقوله:

(تتوافر علاقة السببية بين فعل الجاني والنتيجة الإجرامية اذا ثبت انه لولا الفعل ما حدثت النتيجة على النحو التى حدثت به).

وتقول محكمة النقض فى حكمها الصادر فى ١٩٨١/٥/١٧:

(من المقرر إن رابطة السببية كركن فى جريمة القتل الخطأ يقضي بان يكون الخطأ متصلا بالقتل اتصال السبب بالمسبب بحيث لا يتصور وقوع القتل بغير قيام هذا الخطأ).

كما قضت فى حكم أخر:

(اذا أمكن تصور حدوث النتيجة ولو لم يرتكب الفعل فعلاقة السببية مقطوعة).

١٩٧٩/١٢/٢٦ س٣٠ ص ـ ٩٨٠

كلامي هذا لا ينصرف فقط الى طاقم القطار بل ينصرف حتى الى المتهم الأول والثاني ... والى المتهمين من الثامن الى الحادي عشر.

فحتى لو أن المتهم الأول والثاني رفضا التوقيع فى دفتر استعداد القطارات الا بعد تزويد القطار بمائة طفاية.

وحتى لو إن المتهمين من الثامن الى الأخير زودوا القطار فعلا بمائة طافية صالحة للاستعمال من الصنف الذي تتعاطاه هيئة السكك الحديد.

وحتى لو استخدمت هذه الطفايات واستخدمت فرامل الطوارئ فى الوقت المناسب.

لما تغيرت النتيجة... طالما أن الوفاة حصلت من الرعب والاختناق والتسمم فور اشتعال الحريق.

لان الى مات ذعرا مات.

ولى مات اختناقا مات.

وسبق السيف العزل .

٢- دفع باكتفاء عناصر الجريمة السلبية فى حق المتهمين:

النيابة العامة تتهم المتهمين بارتكاب العديد من أفعال التقاعس والقعود.

وبالتالي فالجرائم المنسوبة للمتهمين من قبيل الجرائم السلبية.

ويعرف الدكتور/ محمود نجيب حسنى ـ شرح قانون العقوبات ص ـ ٢٦٩ الامتناع المؤثم بأنه:

(إحجام شخص عن إتيان فعل إيجابي معين كان الشارع ينتظره منه فى ظروف معينة بشرط أن يوجد واجب قانوني يلزم بهذا الفعل **وأن يكون فى استطاعة الممتنع عنه أدائه**).

ويستخلص الدكتور/ محمود نجيب حسنى من هذا التعريف ... أن الامتناع المؤثم ليس عدما وفراغا وانما هو كيان قانوني له وجوده وعناصره التى يقوم عليها.

ثم يخلص الى القول ... بان الامتناع المؤثم يقوم على عناصر ثلاثة :-

١- الأحجام عن إتيان فعل إيجابي معين.

٢- وجود واجب قانوني يلزم بهذا الفعل.
٣- استطاعة أداء هذا الفعل.
وأنا أدفع بانتفاء هذه العناصر فى حق المتهمين وبالتالي فأن أفعال الامتناع المنسوبة إليهم ارتكابها لا تصلح سببا لمحاكمتهم ولا سند لإدانتهم.
فلكي يدان المتهمين يجب أن تقيم النيابة الدليل على انهم اختاروا بإرادتهم الحرة الامتناع عن أداء واجباتهم القانونية الأمر الذي لم تفعله النيابة لأنه كم يقول الدكتور/ حسنى صـ ٢٧١ :
(الامتناع كالفعل الإيجابي سلوك إرادي، ويقتضي ذلك أن تكون الإرادة مصدره أى أن تتوافر علاقة السببية بين الإرادة والمسلك السلبي الذي اتخذه الممتنع، فأن ثبت أن الإحجام قد تجرد من الصفة الإرادية فلا يوصف بأنه امتناع فى المعنى القانوني).
وفى هامش ٣ من صـ ٢٧١ يقول:
(غنى عن البيان أنه اذا اعتبر الواجب القانوني عنصرا فى الامتناع يتعين أن يستخلص من ذلك اشتراط أن يكون فى وسع الممتنع القيام بالفعل الإيجابي الذي ينسب إليه الأحجام عنه وذلك تطبيقا لقاعدة "الالتزام المستحيل").
وفى تحديده للمعيار الذي يجب الاحتكام إليه ليتبين مدى توافر الخطأ الغير العمدي فى حق المتهم.
يقول لنا دكتور/ محمود نجيب صـ٦١٧:
(أن جوهر الخطأ غير العمدي هو الإخلال بالتزام عام يفرضه الشارع ... ويفترض هذا الالتزام ... استطاعة الوفاء به فلا التزام الا بمستطاع ... فالقانون لا يفرض من أساليب الاحتياط والحذر الا ما كان مستطاعا ولا يفرض التبصر بآثار الفعل والحيلولة دونها الا اذا كان ذلك فى وسع الفاعل).
ويضرب دكتور/ حسنى مثلا فيقول :
(اذا أصيب عامل الإشارات بالسكك الحديد بإغماء فى الوقت الذي كان يتعين عليه فيه إعطاء إشارة تحذير الى قطار على وشك الدخول الى المحطة أو تعرض لإكراه ... شخص حبسه فى حجرة خلال هذا الوقت فلم يقم بالفعل الإيجابي المفروض عليه فلا يقال عنه أنه ممتنع فى لغة القانون).
فما بال حضراتكم وطاقم القطار ... لحظة اشتعال الحريق كان حبيسا ... كان رهين محابس متعددة وكانت قدرته على التحرك فى اتجاه فرامل الطوارئ أو أجهزة الإطفاء معطلة بفعل:

- التكدس الرهيب - التدفق الرهيب للركاب المذعورين
- الظلام الدامس - الدخان الخانق الذي يعطل حتى القدرة على الغاب.

يؤكد ذلك ما شهد به عضو اللجنة دكتور/ بدران محمد بدران صـ٨٤٤ ما الذي

قاله؟ س- ما الذي حال دون استخدام فرامل الطوارئ؟

ج -هناك عدة عوامل حالت دون استخدام فرامل الطوارئ منها: انقطاع التيار الكهربائي والوقت كان ليلا، الدخان الكثيف الذي نتج من الطريق وأدي الى صعوبة الرؤيا، الزحام الشديد الذي أعاق الحركة وحالة الذعر التى سادت بين الركاب.

ثم هناك ما شهد به الدكتور/ محمد عبد الرحيم بدر ردا على نفس السؤال:

س - ما الذي حال دون استخدام فرامل الطوارئ؟

ج - تزاحم الركاب الشديد والهلع من منظر النيران.

س- ما قولك فى ما جاء بأقوال شعبان متولي وهو من خدم القطار بأنه لم يتمكن من استخدام فرامل الطوارئ بسبب صعوبة الوصول إليها نتيجة تكدس العربات بالركاب؟

ج - ده يؤكد صحة ما انتهت إليه اللجنة .

والمهندسة/ الهام الزناتى عضو اللجنة صـ ٧٩٤ تضع شرطا مهما لإمكانية استخدام فرامل الطوارئ

(ممكن استخدام فرامل الطوارئ بالنسبة للراكب الواعي استخدمها وفى ظل إضاءة جيدة بالقطار). شاهد الإثبات

اللواء محمد حسن حيسن مدير الدفاع المدني اعترف فى تحقيقات النيابة ١٣٦٠ (الزحام الشديد بالعربات اثر فى صعوبة استخدام الفرامل) دليل على أنه من غير الجائز محاسبة طاقم القطار على عدم استعمال فرامل الطوارئ وأجهزة الإطفاء التى سادت عربات القطار لم تكن تسمح بممارسة الطرف واحد من أفراد نقطة شرطة النقل المعينة بالخدمة فى القطار استطاع أن يشد فرامل أو يطلق جهاز إطفاء عندما سؤال الرقيب عبد العال عبد الرحمن ١٢١٣ أحنا معملناش حاجة علشان كان صعب جدا نوصل لمكان الحريق من الزحمة والناس كانت عماله تيجه نحيتنا ذاتها مشكورة سلمت باستحالة الطاقم للفرامل أو الطفايات فى أمر إحالة وقالت بالحرف الواحد حال تكدس الركاب دون استخدام أي من المتهمين لفرامل الطوارئ

وتضيف فى مذكرتها بشأن نتائج التحقيقات صـ١٦٢٣:

(ثبت من معاينة النيابة العامة أن نزع الاسطوانة من موضعها يستغرق وقتا طويلا فى مثل تلك الحالات التى تلعب السرعة فيها دورا حاسما...).

وسجلت النيابة فى مذكرتها على الهيئة تعمدها يصعب استعمال أجهزة الإطفاء فعلا وقد قرر المهندس/ عبد القادر متولي:

(انه قد تم تعديل مواضع تثبيت الطفايات ... بجعلها فى مواضع يصعب الوصول إليها بسهولة للحيلولة دون سرقتها متجاهلا الغاية الحقيقة من وجودها) .

طيب هذا عن طاقم القطار.

فماذا عن مجموعة الورشة المتهم الأول والثاني.

تسلم النيابة العامة فى مذكرتها بنتائج التحقيقات صـ ١٦١٧ أيضا بأن المتهم الأول والثاني لم يختار بإرادتهما الحرة ارتكاب الجريمة السلبية المنسوبة إليهم بقولها:

(البداهة ذاتها تفرض أن تجرى عمليات الصيانة قبل أن يسمح لركاب القطار باستغلاله وإلا فكيف تجرى على سبيل المثال:

عمليات صيانة صندوق العربات وهى جميعها عمليات تنصب على المكونات الداخلية للعربات بما يستحيل معه أن تجرى بينما القطار محمل بالركاب).

ولا يجوز سيدي الرئيس.

لا يجوز للنيابة أن تفصل الخطأ غير العمدي الذي تنسبه للمتهمين عن الظروف الواقعية والملابسات التى وقع فى ظلها سلوك المتهمين.

فكما يقول الدكتور/ محمود نجيب حسنى عقوبات صـ ٦٢١:

(الضابط الموضعي لا يطبق فى صورة مطلقة وانما يتعين أن يراعى فى تطبيقه الظروف التى صدر فيها التصرف، ونعنى بذلك افتراض أن الشخص المعتاد قد أحاطت به نفس الظروف التى أحاطت بالمتهم حينما آتى تصرفه).

لذلك حرصت المحكمة الموقرة على أعمال هذا الضابط الموضعي عندما وجهت للشهود سؤال فاصلا عندما سألت المحكمة السيد عيد عبد القادر صـ ٤١:

س:- لو أنت راكب هذا القطار وأيا كان موقعك فما هي المدة التى تستغرقها للوصول من أول عربة حتى مكان فرامل اليد والطفاية فى نهاية العربة فى ظل هذا الزحام الشديد؟

ج مش ممكن أوصل.

حدود مسئولية المتهمين فى حالة تعدد أسباب القتل والإصابة:

النيابة العامة فى مذكرتها الممتازة استعرضت الأخطاء التى سببت الحادث فى ٩ بنود من بينها: البند سابعا المعنون: غيبة الفهم الصحيح لدور إدارة الشرطة.
البند ثامنا المعنون: سواء إدارة مرفق السكك الحديدية.
البند تاسعا المعنون: سلوكيات الأفراد.
ثم خلصت من هذا العرض الى القول ١٦٣١:
(بأن الحادث حدث نتيجة تضافر الأخطاء السابق استعراضها تفصيلا، وساهمت **جميعها** فى وقوعه ابتداء وتفاقم الخسائر الناجمة عنه).
وفهمي لمذكرة النيابة إن الأخطاء المشتركة التى تقصدها المذكرة لا تعنى فقط أخطاء المتهمين الأحد عشر مجموعة الورش + طاقم القطار + مجموعة المسئولين عن الطفايات.

لا دى النيابة هنا تتحدث عن الأخطاء المشتركة للمتهمين + الهيئة + الشرطة + الركاب اللي كلهم (الأفراد).
وبالتالي النيابة تسلم بأننا بصدد حالة من حالات تعدد الأخطاء المؤدية الى النتيجة الإجرامية.
ثم تورد النيابة فى البند السابع عشر من ملاحظاتها الواردة فى قائمة أدلة الثبوت ملاحظة نصها:
(تعدد الأخطاء الموجبة لوقوع الحادث ... توجب مسائله كل من اسهم فيها أيا كان قدر الخطأ المنسوب إليه ويستوى فى ذلك أن يكون سببا مباشرا أو غير مباشر فى حصوله).
وهذا القول ... ابعد ما يكون ... عن صحيح حكم القانون كما قضت به أحكام القضاء ...
وكما شرحه الفقهاء فصحيح حكم القانون يخلص فى انه اذا ما كان الخطأ المنسوب للمتهم هو السبب الوحيد لوقوع الحادث والنتيجة الإجرامية.
فمسئولية المتهم الجنائية ليست محل جدل ولا صعوبة على الإطلاق فى تحديد المسئولية الجنائية اذا كان نشاط الجاني هو العامل الوحيد فى وقوع النتيجة أما اذا تعددت الأسباب فالأمر يختلف.
وحالات التعدد هي:
أ - حالة تداخل عوامل أجنبية فى تحقيق النتيجة الإجرامية.
ب - حالات الخطأ المشترك سواء بين الجاني والمجني عليه أو الجاني والغير.
ابدأ.

بأولا :- حالة تدخل العامل الاجنبى

وقضاء النقض يرتب على هذا التدخل انقطاع رابطة السببية بين فعل الجاني والنتيجة .
وفى ذلك تقول محكمة النقض بكل الوضوح والحسم:
(الأصل إن المتهم يسأل عن جميع النتائج المحتمل حصولها نتيجة سلوكه الإجرامي مالم تتدخل عوامل أجنبية غير مألوفة تقطع رابطة السببية بين فعل الجاني والنتيجة).
وأوراق الدعوى بين أيدي حضراتكم تكشف بجلاء عن وجود عامل أجنبي خطير قد تدخل فى مجرى الأحداث وأدى تدخله الى انقطاع رابطة السببية بين خطأ المتهمين والنتيجة الإجرامية هذا العامل الاجنبى هو فعل إجرامي تخريبي.
فالحريق الذي نشب فى القطار المنكوب ... كان وليد ونتاج جريمة عمدية هي جريمة الحريق العمدي المعاقب عليها بموجب المادة ٢٥٢ عقوبات التى تنص على معاقبة.
(كل من وضع عمدا نارا فى عربات السكك الحديدية...).
والجاني أو الجناة الذين ارتكبوا هذه الجريمة العمدية يتحمل أو يتحملون كامل المسئولية عن جميع نتائج هذه الجريمة بما فى ذلك النتائج الاحتمالية.
وسأدلل لحضراتكم ... من واقع الأوراق.
بالأدلة ... والقرائن والشواهد ... على إن الحريق بفعل فاعل كان متعمدا.
فإذا أفلحت فى إقناع المحكمة الموقرة بصحة هذا الاحتمال ... لم يعد هناك مجال ... للبحث والتنقيب عن مسئولية المتهمين عن إهمال هنا أو إغفال هناك.
ولا تملك النيابة العامة لكي تسد على الطريق أن تشهر فى وجهي تقرير اللجنة الفنية.
ذلك أن هذا التقرير للأسف الشديد مشوب بالقصور الشديد اذا كان يتعين على هذه اللجنة أن تبحث كل احتمالات ومسببات الحريق.
لكن اللجنة حصرت نفسها فى احتمال يتيم هو موقد البوتاجاز ولم يورد التقرير إن اللجنة بحثت من بين الاحتمالات إن يكون الحريق بفعل فاعل.
ولم يورد التقرير الحجج العلمية لاستبعاد هذا الاحتمال واكتفى بعض أعضاء اللجنة فى شهاداتهم بالقول بأنهم استبعدوا حدوث الحريق نتيجة تفجير قنبلة لأنهم لم يجدوا داخل العربات أثار للانفجار ولا شظايا.
وأغفلت اللجنة أن القنبلة ليست الصورة الوحيدة من صور العمل التخريبي الذي يمكن أن يكون وراء حريق القطار.

فمن بين هذه القصور أيضا ... البودرة الحارقة النابالم أو المواد الكيماوية سريعة الاشتعال وقد سبق الجيش الأحمر الياباني أن استخدام مثل هذه المواد فى ارتكاب جريمة إحراق مترو الأنفاق فى طوكيو منذ سنوات.

وللآسف أن تقرير اللجنة يبدو وكأنه استهدف تحديدا تقديم الحيثيات الفنية المؤيدة لنبوؤه رئيس الوزراء الذي كان بعد سويعات من وقوع الحادث قد أطلق تصريحه الشاذ النشاذ الذي اتهم فيها ركاب القطار بأنهم المسئولين عن الكارثة.

وقال للأهرام المسائي فى ٢٠٠٢/٢/٢١:

(أن السبب وراء الحادث هو انفجار إحدى المواد القابلة للاشتعال التى كانت بحوزة بعض المسافرين وأن أحد الركاب قام بإشعال أنبوبة بوتاجاز).

وهكذا استبق رئيس الوزراء جهات التحقيق واللجان الفنية ليفرض مسارا محددا للتحقيق ... يستهدف تعليق المسئولية على شماعة موقد بوتاجاز.وأكد رئيس الوزراء فى تصريحاته أنه لا علاقة للحادث بأى عمل إرهابي أو تخريبي.

على أية حال فاللجنة الفنية رغم انحيازها الشديد لحدوتة البوتاجاز.

لم تقطع باستبعاد احتمال حدوث الحريق بفعل فاعل.

ودليلي على ذلك ما قرره الدكتور/ بولس رئيس اللجنة أمام حضراتكم عندما سئل:

س:- هل توصلت اللجنة الى سبب الحادث على سبيل الجزم واليقين؟

ج:- **لا** .

ثم أضاف

(آنا لا أستطيع أن اجزم اذا كان الكيروسين أو البوتاجاز هو مصدر الحريق لأنه لابد أن يكون أمامي شاهد عاصر الحريق).

لكن يا دكتور بولس نجيبلك شاهد عاصر الحريق منين اذا كان المثل يقول " الموتى لا يتكلمون "

سيدي الرئيس ... حضرات المستشارين

هنا فى ساحة العدالة ... لا يجوز إلقاء الكلام على عواهنه ... ولا تجدي مجرد التخمينات
لذلك فأنا مطالب بان أقيم الدليل ... على ما أقول ... بشأن وجود جريمة الحريق العمد.
فاسمحوا لي أن أتقدم لحضراتكم من واقع الأوراق بعشرة شواهد أدلل بها على أن الحادث وليد جريمة حريق عمد.

١ ـ القوة الشاذة غير العادية للنيران.

كل الأوراق تقطع بان الحريق لم يكن عاديا.
وأن قوة النيران كانت شاذة وغير طبيعية والواقعة محل المحاكمة ... لم تكن لا أول ولا آخر حريق يحدث لقطارات السكك الحديد.... لكن عمر ما الحريق بلغ هذا المستوى من الخطورة برغم أنه فى كل حريق فان عربات القطارات هي ذات العربات ومواصفاتها هي ذات المواصفات والتكدس والزحام هو ذات التكدس والزحام ... وملابس وأمتعة الركاب ... المصنوعة من مواد فاتحة الشهية للنيران ... هي ذات الملابس والأمتعة فى كل حادث حريق.
لذلك نجد المهندس/ احمد شريف الشيخ رئيس هيئة السكك الحديدية السابق الذي حدث فى عهده اكثر من حريق وانتقل فى كل مرة بالطبع الى موقع الأحداث يقول فى شهادته أمام حضراتكم صـ٤٦:
(اللي أدهشني حجم الحريق الكبير).
ورئيس اللجنة الفنية د/ بواس سلامة عندما استفسرت منه المحكمة عن انطباعه الأول عن الحادث
قال صـ٦٠
ج:- فى الحقيقة أنا شعرت أنها حادثة غير عادية نظرا لحالة الاحتراق التى وصلت إليها العربات وأجسام العربات السبعة وواضح أن النيران كانت غير عادية.
مع ذلك يريدون منا أن نصدق أن موقد بوتاجاز قد الكف ممكن يحرق مائة وألف.
وا جايز ... سبحانه قادر أنه يوضع سره فى اضعف خلقه.
والدكتورة/ الهام الزناتى تقدر درجة حرارة النيران بأنها بلغت من ١٠٠٠ الى ١٢٠٠ درجة، يعنى حاجة مهولة ... وأحد المصابين فرج زكى فرج صـ٨٥٣ يصف لنا النيران فيقول:

" بابص ورايا أشوف فيه آيه لقيت نار جاية تجرى زي موج البحر" .
ثم وتشير لنا الأوراق أن شدة النيران أدت الى إن محاولة إطفاءها استغرقت ساعات وساعات من حوالي ١صباحا حتى ٩ صباحا فى إحدى الروايات وان المطافئ اضطرت لاستخدام ما نسميه قاذفات المياه.
هذا الحريق الهائل الهائج مؤشر ممكن يكون أشعله مجرد مصدر حراري ذو لهب كأحد مواقد الكيروسين أو الغاز.

٢ـ حجج اللجنة الفنية لا تبرر قوة الحريق:

لا يمكن أن تكون السنة النيران قد قفزت من عربه الى أخرى بفعل قوة الريح وشدتها كما قالت اللجنة ولا يمكن تفسير الأمر بان أمتعة وملابس الركاب المصنوعة من ملابس سريعة الاشتعال هي التى أدت الى سرعة اشتعال السبع عربات ودليلي على ذلك.
(أن ٥ عربات من سبعة ... احترقت بعد توقف القطار ... وبالتالي بعد توقف الرياح ... وبعد نزول الركاب من هذه العربات ... أي بعد إخلاء العربات من أمتعة الركاب وملابسهم المصنوعة من مادة سريعة الاشتعال.

٣ـ أقوال الركاب ذات دلالة:

تشير مذكرة النيابة ١٦٠٩ الى أقوال للركاب كان يجب أن تحظر باهتمام النيابة.
قرر سعودي سيد حسن مجند بالقوات المسلحة انه سمع من بعض الركاب أن الحريق بفعل فاعل ولا يعلم من هو الفاعل، ومع ذلك لم تكترث النيابة بهذه الأقوال رغم أن هذه الأقوال قد تمثل خيطا يوصلنا الى الجناة الحقيقيين، ولم يتحر الأمر.
فلم تبحث عن هؤلاء الركاب ولم تحرص على سؤال المصابين عن احتمال وقوع الحادث بفعل فاعل ... وانما اكتفت بتوجيه أسئلة روتينية لا تودي ولا تجيب.

٤

ـ سهولة تسلل أي مخرب الى الورشة:

الصعود للقطار منذ الفجر ورش المادة الكيماوية فى العربات ثم الهبوط والهرب ... أمر متاح.

لان الورش ساحة مستباحة والورش سداح مداح.

يقول لنا المهندس/ محمد عبد المجيد رمضان مدير عام ورش أبى غاطس

فى تصريحه للأهالي فى ٢٠٠٢/٣/٦:

(عربات الدرجة الثالثة يتم تخزينها فى أحواش غالبا ما تكون الحراسة فيها ضعيفة).

الأوراق تكشف عن........؟

٥ـ وجود مصاب ... فص ملح وداب.

تشير الأوراق الى شخصية خفية بين المصابين اختفت بقدرة قادر.

وهو من يدعى معوض محمود إسماعيل الذي استدعته النيابة واستعجلت فى طلبه دون جدوى.

صـ٨٦٢ يستعجل طلب معوض محمود إسماعيل ثم نجد محضر تحريات ٢٠٠٢/٢/٢٦ بمعرفة الرائد على صبري بخصوص طلب المذكور والمصاب فى حادث احتراق قطار الصعيد والمحرر بشأنه المحضر ٥٨٦ لسنة ٢٠٠٢ إداري العياط.

(بالبحث عن المذكور بدائرة المركز لم يستدل عليه حتى الآن، وبالبحث عنه فى ملفات سجل مدني المركز لم يستدل عليه).

أقوال الضابط الرائد على صبري صـ٨٦٤

(بسؤال مشايخ الناحية والمركز وكذا بالبحث بدفاتر السجل المدني لم يستدل على المدعو معوض وفى حالة الاستدلال عليه سوف نخطركم بذلك).

أذن هذا المصاب أدلى باسم وهمي للتستر على حقيقة هويته.

٦ـ انقطاع التيار الكهربائي:

وأنا أتسأل أليس هذا الانقطاع بفعل فاعل لأحداث اكبر قدر من الخسائر البشرية، وليس هذا الانقطاع حلقه من حلقات العمل التخريبي ☐ اللجنة الفنية استبعدت بشكل حاسم الماس الكهربائي. " أمال آيه اللي قطع التيار الكهربائي ".

وقد استوقفتني فقرة فى التقرير الفني لإدارة الدفاع المدني تثير علامات استفهام وتقول صـ٤:
(تبين شدة تدمير مفاتيح أناره تلك العربة بحالة يتعذر معها فحصها فحصا فنيا لتحديد ما اذا كانت قد تم فصلها يدويا أو كهربائيا)

٧ـ لغز الألغاز...اسطوانة البوتاجاز:

وقضية اسطوانة البوتاجاز فى الأوراق تثير ألف علامة استفهام وتعجب وتشكك.
يقول لنا تقرير المعمل الجنائي بوزارة الداخلية فى تقريره صـ٢
(قرر رجال الإطفاء انهم عثروا على اسطوانة بوتاجاز من النوعية المعتاد استخدامها فى المنازل حيث قاموا بالتخلص منها أثناء الإطفاء ولم نتمكن من العثور عليها).
ورجال الإطفاء الأفاضل لم يحددوا فى أي عربه، ولم يفسروا لنا لماذا تركوا أنابيب أخرى ولم يخلصوا منها،
واهتموا بالتخلص من هذه الأنبوبة بالذات.
ولتعزيز الاتجاه الى تحميل المسئولية لهذه الأنبوبة العجوبة التى ليست طاقية الإخفاء.
يأتي لنا السيد عيد عبد القادر صـ٤٠ محضر الجلسة ليردد ويؤكد وجود الأنبوبة التى ليس لها وجود فيقول:
(تقابلت مع إحدى الركاب الناجين فقال أن هناك أنبوبة كانت مشتعلة وتم إلقائها فى الترعة).
ثم يقول لنا العميد محمد أحمد عامر عضو اللجنة صـ٨٢:
(عرفنا من رجال الإطفاء أن هناك اسطوانة بوتاجاز عادية من النوع المعتاد استعماله كانت موجودة وحاولوا تبريدها ولم تعثر عليها اللجنة).
أذن هناك يد عابثة طليقة ... عبثت بمسرح الأحداث وبماديات الدعوى، منذ اللحظة الأول توجه التحقيق فى اتجاه محدد لتحميل مسئولية إشعال الحريق على موقد جاز أو أنبوبة بوتاجاز.
ثم يأتي اللواء محمد حسن حسين ليؤكد ذات السيناريو ولكن من حيث لا يريد هدم السيناريو وقلبه رأسا على عقب عندم قال صـ١٠١:
(أثناء المكافحة وعند اقتحام العربة ١٠ من ناحية الأمام تم العثور على اسطوانة ١٢ لتر منزلية وقمت بمعاينة هذه الاسطوانة فوجدها سليمة البدن وقام الأفراد بتبريدها واعتقد أنها فقدت فى منطقة العمل).
س:- لماذا لم تتحفظ على هذه الأنبوبة؟

ج:- لأنها وجدت سليمة ولم تسبب الحادث وعثر عليها سليمة وساخنة بمعرفة إحدى الجنود ... جايز تكون سقطت فى الترعة ...
يا أخي ده لو سقطت فى الترعة لاستقرت فى القاع دى ١٨ كجم، ومحاولة تحميل مسئولية الحريق لراكب متهور أمر غير متصور لأنه فى قطار بهذه الدرجة من التكدس غير وارد أن الركاب سيسمحوا لأي راكب متهور أو مستبيع أن يشعل فى وسطهم موقد جاز أو بوتاجاز أو أنبوبة بوتاجاز لأنه حتى يتمكن شخص من إشعال مثل هذا الموقد أو الأنبوبة الأمر يحتاج لمساحة فراغ يقف فيها أو يقعد فيها على الأرض ويولع الكانون.
ده اعتقد أن توليع سيجارة ممكن تسبب خناقة مش موقد جاز، حالة الالتصاق الجسدي هذه يستحيل عقلا تصور إشعال موقد جاز.

٨ ـ رائحة الكيروسين:

اسطوانة البوتاجاز ليست كل ما تنطوي عليه الأوراق من الغاز بل هناك لغز أدهى وأمر، يقطع بوجود الأيدي العابثة التى أشرت إليها.
لقد لفت نظرنا جميعا التناقض الصارخ بين شهادة نائب كبير الأطباء الشرعيين وأعضاء اللجنة الفنية حول وجود أو عدم وجود أثار أو رائحة كيروسين فى العربات المحروقة أو فى ملابس وجثث الضحايا.
الدكتور/ بولس سلامة رئيس اللجنة الفنية قال صـ٦٥ مؤكد:
(كان هناك أثار كيروسين).
إن الدكتورة/ الهام الزناتى صـ٧٦ تؤكد:
(رائحة الكيروسين كانت واضحة جدا).
ومن الغريب العجيب أن اللجنة الفنية من أكابر الأكاديميين تعتمد فى التدليل على صحة وجهة نظرها على حاسة الشم ... آمال سبنا للكلاب البوليسية إيه، أما نائب كبير الأطباء الشرعيين فيقول:
(أنه كان على رأس ٤٠ طبيب شرعي عاينوا العربات المحترقة والجثث ولم يشم واحد منهم رائحة كيروسين أو يشاهد أثار كيروسين).
الطبيب الشرعي صـ٥٠
س:- ألم تبين من فحص الجثث الظاهرة منه أثار كيروسين أو مواد أخرى أدت الى الحادث؟
ج:- لا.

س:- معنى ذلك أنك والفريق الطبي لم تشموا إي روائح بترولية؟

ج:- لو كان فيه مواد بترولية على الفرض بحدوث التفحم فأنها تكون احترقت تماما.

سؤال مفحم محرج ...

س:- جاء فى تقرير المعمل الجنائي اللجنة الفنية أنه تم رفع عينات من مؤخرة العربات المحترقة وأسفرت الفحوصات عن احتواء العينات على أثار غاز البوتاجاز، وإذا كانت أثار غاز البوتاجاز ظلت عالقة حتى أخذ العينات بأرض القطار أليس من الأولى أن تظل الآثار عالقة بالجثث أيضا؟

الراجل احتار وأجاب ....

ج:- دي مش شغلتى والنار أو المواد البترولية لم استدل عليها فى أي من الجثث.

س:- ألم تبقى رائحة الغاز فى الجثث بعد حرقها؟

ج:- أنا لم استدل فى الجثث على أي مواد بترولية.

أستأذن المحكمة هنا فى فتح قوس أسجل فيه ملحوظة، وهى أنه لم يلفت نظري فى محضر معاينة النيابة للعربات المحروقة أنها سجلت ملاحظتها لوجود رائحة كيروسين رغم ما قررته اللجنة الفنية من أن رائحة الكيروسين كانت فائحة.

وتواجه المحكمة الدكتور/ ثروت وزير بهذا التناقض صـ ٧٥:

س:- ما السبب الذي يدعو الطبيب الشرعي أن يقول أنه لم يشم أي رائحة بترولية أثناء المعاينة؟

فيحتار الطبيب الشرعي قائلا:

ج:- <u>لا يمكن</u> أن يكون هناك أثار لمواد بترولية أو غازات لان درجة الحرارة وصلت الى ٨٠٠ درجة مئوية والتفحم ... وبالتالي لا يمكن أن يكون هناك شئ عالق بالجثث.

وهكذا ينفرد الدكتور/ ثروت دون سائر أعضاء اللجنة بالانحياز الى رأى الأطباء الشرعيين وينفى علميا إمكانية تخلف أثار كيروسين بعد الحريق الذي أدى الى تفحم الجثث.

والسؤال الذي يطرح نفسه على الفور ...

عندما يتضارب أقوال ٤٢ طبيبي شرعي مع أقوال ٥ من أعضاء اللجنة الفنية والجميع أساتذة أفاضل لهم مكانتهم العلمية.

من الذي صدق فيهم ومن الذي كذب ؟

واقع الأمر المستخلص من واقع الأوراق أنهم جميعا شهدوا شهادة حق ... بما رأوه فعلا ...

كل ما فى الأمر أن الأطباء الشرعيين كما يقول نائب كبير الأطباء صـ ٤٨:

(ابلغوا ٢٠٠٢/٢/٢٠ الساعة ١ صباحا وانتقلوا فور ورود الإشارة وعاينوا القطار ولم يلحظوا أثار كيروسين).

أما اللجنة الفنية فيقول دكتور/ بولس أنه انتقل للمعاينة يوم الخميس ٢١ /٢٠٠٢/٢ الساعة ١ ظهر.
وما بين معاينة الطب الشرعي ومعاينة اللجنة الفنية امتدت اليد الخفية وعبثت بمسرح الأحداث ودست الكيروسين على أرض العربات وبقايا المحروقات.
لذلك لم يشهد الأطباء الشرعيين يوم ٢٠٠٢/٢/٢٠ وجود اثر للكيروسين ولم يشموا أية رائحة للكيروسين.
بينما شاهدت اللجنة الفنية وشمت أثار ورائحة الكيروسين فى اليوم الحادي والعشرين.

٩ـ ترددت شائعة فى بعض الصحف تقول أن جهازا أمنيا هاما رفع تقريرا عن الحادث خاص فيه الى أنه وقع بفعل فاعل:

وأنا لا أعول كثيرا أو قليلا على الشائعات، وأربأ أن تكون ساحة القضاء حلبة لترديدها ومع ذلك يظل هناك عوار ظاهر فى التحقيقات يلفت النظر وهو أن النيابة لم تطلب من جهاز المباحث تقريرا عن الحادث.
وفى حادث خطير مثل الحدث المطروح على حضراتكم من غير المعقول ولا المقبول أن تقعد أجهزة الأمن فى بلدنا وعددها ما شاء ا يزيد عن عدد أذرع الأخطبوط.
أقول من غير المقبول ألا يقدم لنا جهازا واحد منها تقريرا عن الحادث وملابساته.

والأعجب والأغرب

أنه حتى مباحث السكك الحديد لم تتفضل بالتحري عن الحادث ورفع تقرير عنه رغم أن المادة ٧٤ من الملحق العام للقرارات والتعليمات واللوائح عام ١٩٨٠ صـ٨٩ وتحت عنوان:

(اختصاصات الإدارة العامة لشرطة النقل)

تنص صراحتنا على أن: " تختص الإدارة العامة لشرطة النقل والمواصلات فى هيئة السكك الحديدية بما يلي:
١ـ ....
٢ـ التحري فى كافة الحوادث والبلاغات والشكاوي ذات الصفة الجنائية ".

١٠ـ الشاهد الأخير على ترجيح إن احتراق القطار كان بفعل فاعل:

هو ما أشر إليه الزميل الأستاذ/ نبيل الحجازي من تكرار حادث الحريق فى ورش أبى غاطس فى الشهر الماضي ولقد نشرت جريدة (الجيل) فى عددها الصادر فى ٢٠٠٢/٧/٣ خبرا خطيرا ومثيرا.
وبالغ الدلالة تحت عنوان:
(احتراق قطار بأكمله قبل قيامه من ورش أبو غاطس).
ويشير الخبر الى احتراق قطار بأكمله ظهر يوم ٦/٢٦ الماضي أثناء خروجه من ورش آبو غاطس.
وأن النار شبت - مرة واحدة - فى جميع أجزاء القطار الأمامية، وهو ما جعل النار تلتهم ست عربات بالكامل.
وتشير الجريدة الى أن الواقعة قيدت فى محضر سرى تحت رقم٣ – ٢٧٨ فرز القاهرة بقسم شرطة الشرابية،
أن هذا الحادث الجديد ... قاطع الدلالة على وجود يد أثمه وراء حوادث احتراق القطارات.
ما يقوليش رئيس الوزراء أو غيره من المسئولين أن مسئولية الحريق الجديد تقع على راكب متهور أشعل موقد جاز، فالقطار كان خاليا من الركاب.
وبالتالي كان خاليا من الملابس والأمتعة سريعة الاشتعال.
ولم يكن القطار متعرضا لهبوب الرياح الشديد لأنه لم يكن قد انطلق بعد ومع ذلك احترقت كامل عرباته فى لمح البصر... ودفعه واحدة ...
أليس ذلك دليلا على وجود يد مجرمة عابثة للتبلي على قطارات السكك الحديد.

<u>سيد الرئيس......</u>

لو أن كل هذه الشواهد التى أوردتها ... من شأنها أن ترجح احتمال وأقول مجرد احتمال أن يكون حريق القطار المنكوب بفعل فاعل فهذا معناه تدخل عامل أجني من شأنه أن يفصم رابطة السببية وينفيها فضلا عن أنه ينقل القضية من دائرة جنحة القتل الخطأ الى دائرة جناية الحريق العمد.
الأمر الذي يقتضي الحكم ببراءة جميع المتهمين.
ذلك لأن النتيجة الجنائية أى القتل والإصابة الخطأ لا يمكن أن تكون وليدة جريمتين فى ذات الوقت.

جريمة الحريق العمد من جهة وجريمة القتل والإصابة الخطأ من جهة أخرى ولو أن الحادث وقع نتيجة ارتكاب جريمة حريق عمد فلا مجال لانطباق المادة ٢٣٨ عقوبات.

لان مادة العقاب تخاطب تحديدا القتل الخطأ.

هذا عن العامل الاجنبى.

فماذا عن تعدد أسباب القتل والإصابة الخطأ.

كم سبق أن ذكرت النيابة تقول فى ملاحظتها أنه فى حالة تعدد الأخطاء الموجبة لوقوع الحادث فالمتهم مسئول جنائيا أيا كان قدر الخطأ المنسوب أليه، وهذا الرأي الذي تقول به النيابة هو ترديد للنظرية منتقدة.

وأنا لا أريد هنا أن أغوص فى حديث أو جدل فقهي حول النظريات المختلفة المتعلقة برابطة السببية.

لكن كلام النيابة هو ترديد لحجج أنصار نظرية تعادل الأسباب وهى نظرية انتقدها الفقه المصري.

ولم يلتزم بها القضاء المصري.

على العكس فالفقه والقضاء فى مصر يتطلب دائما البحث عن السبب الأول أي السبب الأقوى أو الاحسم أو الافعل من بين الأسباب المتعددة وتغليبه.

يقول دكتور/ محمود نجيب حسنى - شرح قانون العقوبات قسم عام صـ ٢٨٠:

(ا ذا كان فعل الجاني واحد من العوامل التى ساهمت فى أحداث النتيجة فالمشكلة قانونية تدور حول معرفة ما اذا كان السائغ القول بتوافر علاقة السببية فى المعنى القانوني بين الفعل والنتيجة لمجرد كونه عاملا أيا كانت أهميته من بين عوامل النتيجة ... أو يتعين التحقق من انه بالقياس الى سائرها يمثل أهميه خاصة).

وعادلة المحكمة أمس تساءلت عن ما هو السبب المباشر الذي تسبب فى احتراق القطار.

وإجابتي علي هذا السؤال أن السبب المباشر هو إحدى فاعلين:

إما الفعل الذي ارتكبه الجاني المخرب مرتكب جريمة جناية الحريق العمد.

أو الفعل الذي ارتكبه الراكب المجهول الذي أشعل موقد البوتاجاز أو الجاز حسب سيناريو النيابة واللجنة الفنية والذي يعتبر الفاعل الاصلى فى جنحة القتل والإصابة الخطأ.

ورئيس اللجنة الفنية عندما سألته النيابة فى التحقيقات صـ ٧٤٤:

س:- ما السبب المباشر لوقوع الحادث؟

ج:- السبب المباشر وجود لهب مكشوف تلامس مع مواد سريعة الاشتعال ووجود مواد بترولية.

وطبقا لهذا التحديد الفني للسبب المباشر يبكى فعل اشتعال البودرة بفعل فاعل والمواد الكيماوية أو وابور الجاز هو السبب المباشر.

فالمتهمون جميعا من الأول الى الحادي عشر لا صله لآي منهم بهذه الأسباب المباشرة فهم غير مسئولين عن فعل إشعال اللهب المكشوف.

كما أنهم وهم غير مسئولين عن فعل إشعال مواد سريعة الاشتعال فى العربات لان هذه مسئولية الهيئة التى صنعت عرباتها بمواد سريعة الاشتعال، وهم غير مسئولين عن وجود المواد البترولية داخل العربات ... وقد افاض زملائي فى التدليل على مسئولية الشرطة فى السماح للركاب بدخول الرصيف ثم الحوش حاملين هذه المواد البترولية، وبصفة خاصة أنبوبة البوتاجاز زنة ١٨ كجرام التى لا يمكن أن يخفيها الراكب فى جيبه، ولا فى صرة هدومه.

بل حتى لو أن من بين ركاب القطار المنكوب إحدى الحواة فان جراب الحاوي لا يتسع لأنبوبة بوتاجاز وزنها ١٨ كيلو.

ومع ذلك فأحكام النقض فى الواقع سهلت مأمورية الترجيح بين الأسباب المتعددة فى حالة وجودها عندما قالت فى أسبابها أن العبرة بالعامل الأول الذي تسبب فى الحادث.

باعتبار أن هذا العامل الأول زي عصى موسى قادر على أن يجب سائر العوامل ومن بينها خطأ المتهم.

أقول أن مثل هذه المقارنة تقطع بان اخطأ الهيئة والركاب بلغت حدا من الجسامة والشذوذ من شأنهما أن تستغرق خطأ المتهمين.

ولقد قضت محكمة النقض:

(من المقرر أن خطأ المجني عليه يقطع رابطة السببية متى استغرق خطأ الجاني وكان كافيا بذاته لأحداث النتيجة). ١٩٦٦/٤/٢٥

وانتهت محكمة النقض فى هذا الحكم الى براءة المتهم حتى ولو لم يكن قد راعى القوانين والقرارات واللوائح والأنظمة.

طالما أن هذه المخالفة لم تكن هي بذاتها سبب الحادث بحيث لا يتصور وقوعه لولاها، ويشير الديناصورى والشواربى فى كتابة المسئولية الجنائية صـ١٤٨ الى أن:

(من المقرر أن رابطة السببية كركن من أركان جريمة القتل الخطأ يتطلب إسناد النتيجة الى خطأ الجاني ومساءلته عنها طالما كانت تتفق مع السير العادي للأمور وان خطأ الغير ومنهم المجني عليه يقطع رابطة السببية حتى استغرق خطأ الجاني وكان كافيا بذاته لإحداث النتيجة).

(طعن٩١١ لسنة ٣٩ ق جلسة ٦٩/١١/١٧ س ٢٠ صـ ١٢٧٠).

بل أن محكمة النقض قضت باستغراق خطأ المجاني عليه لخطأ المتهم اذا كان كافيا بذاته لإحداث النتيجة قالت محكمة النقض ١٩٧٠/١١/٨:

(رابطة السببية كركن من جريمة القتل الخطأ تطلب إسناد النتيجة الى خطأ الجاني ومساءلته عنها طالما كانت تتفق والسير العادي للأمور وكان من المقرر أن خطأ المجني عليه يقطع رابطة السببية متى استغرق خطأ الجاني وكان كافيا بذاته لإحداث النتيجة).

وفى حكم أخر أرست محكمة النقض معيار هاما حيث قالت:

(يصح فى القانون وقوع خطأ من شخصين أو خطأ مشترك كما أن خطأ المضرور بفرض ثبوته لا يرفع مسئولية غيره الذي يقع الخطأ من جانبه وانما قد يخفيها.

الا اذا

تبين من ظروف الحادث أن خطأ المضرور كان العامل الأول فى إحداث الضرر الذي أصابه وانه بلغ درجة من الجسامة بحيث يستغرق خطأ غيره). ١٩٧٤/٥/١٩ س٢٥ ص-٤٨٦

وقالت محكمة النقض فى حكم صادر ٦٨/١/٢٩

(الأصل إن خطأ المضرور لا يرفع مسئولية المسئول وانما يخففها ولا يعفى المسئول استثناء من هذا الأصل الا اذا تبين من ظروف الحادث أن خطأ المضرور هو العامل الأول فى إحداث الضرر الذي أصابه وانه بلغ من الجسامة درجة بحيث يستغرق خطأ المسئول).

والأوراق بين أيدي حضراتكم قاطعة بأن خطأ المضرور هو العامل الأول فى إحداث الكارثة.

والمضرور فى دعوانا هم:

١ - ركاب القطار فى جريمتي القتل والإصابة الخطأ.

٢ - الهيئة فى جريمة الإضرار غير العمدي.

وبمقارنة أفعال الإهمال المنسوبة للمتهمين والتى لا يتجاوز فى أسوأ الأحوال حدود المخالفات التأديبية بالخطأ المرفقى الرهيب التى ارتكبته الهيئة ثم بخطأ الركاب لو صح سيناريو النيابة الموقر بشأن قيام إحدى الركاب بإشعال موقد بوتاجاز فى وسط حاله من الزحام التصقت فيه الأبدان بالأبدان الأمر الذي يجعل من إشعال مثل هذا الموقد خطأ شاذ واخرقا.

جريمة الإضرار غير العمدي

المادة ١١٦ مكرر٢

فى شأن هذه الجريمة أدفع:

أولا ـ بانتفاء الركن المادي لانتفاء علاقة السببية.
ثانيا ـ بانتفاء الركن المعنوي.
ثالثا ـ بانتفاء الضرر الجسيم الذي تشترطه مادة العقاب.

أولا ـ انتفاء الركن المادي لانتفاء علاقة السببية

وأحيل فى هذا الشأن إلى ما قلته بالنسبة لجريمة القتل الخطأ.
وأضيف: إن المجني عليه فى هذه الجريمة هو هيئة السكة الحديد والخطأ المرفقى الذي ارتكبته الهيئة يستغرق أى خطأ منسوب للمتهمين وسبق أن عدد الدفاع تفصيلا أوجه وظاهر هذا الخطأ المرفقى.
واسمحوا لي أن أضيف الأتي:
١ ـ يقول الدكتور/ أبو اليزيد المثبت فى كتابه جرائم الإهمال.
(تنتفي رابطة السببية بين فعل الفاعل والنتيجة الضارة إذا كان فعل المجني عليه أو فعل الغير هو السبب الحقيقي للنتيجة .... والعبرة بدرجة نشاط كلا منهم فى أحداث النتيجة).
وأود فقط أن أسلط الضوء على مدى الخطأ الفاحش الذي ارتكبته الهيئة فى شأن عدم توفير أجهزة الإطفاء الملائمة كمنا وكيفا.
وفى الأوراق مكاتبات عديدة صادرة من الإدارة العامة لشرطة النقل وشرطة السكة الحديد تحذر وتنذر بوجود نقص حاد فى طفايات الحريق.
ولكن لا حياة لمن تنادى.
بل اسمحوا لي أن أقول لا حياء لمن تنادى.
مش بس الشرطة هي التى حذرت ده مسئول الأمن الصناعي بورش أبو غاطس حسين السيد جندي يصرح فى حديث صحفي منشور فى ٢٠٠٢/٣/٦ قائلا:

(أنا معايا طلب بشراء ٢٠٠ طفاية دايخ به على مسئولي الهيئة من شهر يوليو الى فات محدش راضى يمضيه). وعندما يبعث مدير عام ورش أبو غاطس فى ٢٠٠١/٦/٦خطابا الى جهاز الأمن الوقائي برئاسة الهيئة يطلب فيها تزويده بأجهزة إطفاء.
يتلقى مدير عام الورش ردا بيروقراطيا مخزيا من مدير جهاز الآمن الوقائي نصه كالأتي:
" الإحالة الى خطاب سيادتكم بتاريخ ٢٠٠١/٦/٦ بخصوص طلب ١٠% من أجهزة الإطفاء احتياطي لاستعدادها عند الضرورة، يرجى مخاطبة مدير الهيئة للوحدات المتحركة لتدبير هذه الكمية حيث أنها الجهة التى لديها بند التأمين وأن عمل الجهاز الأشراف والتوجيه وليست تدبير مهمات الإطفاء "
وقمة المائسة أن المسألة مش مسألة ضعف إمكانيات اذا بلغ الاستهتار بإدارة الهيئة أنها لم تستخدم الإمكانيات المتاحة لتوفير الطفايات اللازمة لان مجلة العمل الذي تصدرها وزارة العمل نشرت تحقيقا صحفيا به تصريحا للدكتور/ عثمان محمد عثمان وزير التخطيط جاء فيه "أن هيئة السكك الحديد رصد لها فى ميزانية الدولة ٥٠٠ مليون جنيه فى العام المالى الحالي، لم يسحب منه الا حوالي ٢٨٠ مليون جنيه حتى شهر فبراير ٢٠٠٢، ولم يسحب باقي المبلغ وقدره ٢١١ مليون جنيه من خطة العام الحالي الا بعد حادث القطار"
ووجه الوزير اللواء للهيئة قائلا:
(كان الأجدى بالهيئة أن تستفيد بالمبلغ كله فى العام المالى الحالي فى عمليات التطوير والتحديث وقال أن الهيئة لم تأخذ من مستحقاتها قبل الحادث الا ٢٨٠ مليون جنيه ولو كانت فى حاجة الى باقي المبلغ لأخذته على الفور لكنها لم تطلبه؟).
ولما وقعت الفأس فى الرأس ... وحدثت الكارثة.
تم اعتماد مبلغ ٣ مليون جنية لشراء طفايات.
يقول اللواء رضا شحاته مساعد وزير الداخلية أمام حضراتكم صـ٩ من محاضر الجلسات:
(أنه تم اعتماد ٣ مليون جنيه لاعتماد شراء طفايات).
واللواء محمد حسن حسين قرر صـ١٠٣ من محاضر الجلسات:
(الطفاية ثمنها ٦٠ جنيه ،
أذن الاعتماد استهدف شراء ٣٠٠٠٠٠٠ = ٥٠٠٠٠
٦٠
٥٠ آلف طفاية هذا يكشف مدى جسامة العجز فى الطفايات لدى الهيئة.
والنيابة العامة تحمل المتهمين مسئولية احتراق العربات التى ظلت سليمة حتى توقف القطـار ولم تحترق الا بعد توقف القطار رغم إن الأوراق تكشف أن المسئول عن احتراقها فضلا عن

إهمال المطافى هو تراخى الهيئة فى إرسال جرار بعد الحادث لجر العربات ١٤،١٥،١٦ ممـا تسبب فى إنها احترقت.

فمساعد قائد القطار صـ ١٠٦٠ يقول:

(بعد كده فضلت العربات الى ماتحرقتش من وراء وهى١٤،١٥،١٦).

س:- ما تعليلك لاشتعال النيران فى العربات من الرابعة عشر حتى الأخيرة، واحتراقها تمامـا رغم تقريرك لنا بقيامك بفصلها؟

ج:- أنا فعلا فصلتها لكن مستحيل أقدر أحملها ولازم جرار يسحبها من ورا فأنا فصلتها على أمل أن يجئ جرار ويلحقها .... وده السبب أنها اتحرقت.

فإذا كانت الهيئة هي المسئولة عن احتراق هذه العربات فبأي حق تحملنا النيابة مسئولية احتراقها.

ورابطة السببية قد انقطعت أيضا بسبب إهمال جهاز المطافئ فى إطفاء الحريق.

ورغم أن تصريحات رئيس الوزراء أكدت أن ٦٠ عربة إطفاء وصلت الى مسرح الأحداث بعد نصف ساعة، فان الحقيقة المرة التى كتشفتها الضحايا الذين نجوا من الهلاك تقول أن عربة مطافى واحدة هي التى وصلت، (وفضلت عطلانا حوالي ساعتان).

وعندما سئل مدير الإدارة العامة لشرطة النقل اللواء محمد صادق أبو النور عن رأيه فى هذه الأقوال أجاب: (س:- المتواتر فى الأوراق أن المطافئ لم تعمل على إطفاء الحريق الا بعد حوالي ساعتان من اندلاعها؟

ج:- حوالي كده).

وحتى مذكرة المعلومات الواردة فى ملف الدعوى صـ ١٥٧٦ أكدت صدق الرواية إذا قالت: (ثم وصلت سيارة مطافئ فى محاولة لإطفاء النيران الا أن ذلك استغرق ساعتان لتعذر استعمال خراطيم المياه وقتذاك).

لكل ما تقدم فأنا الخطأ المرفقى لهيئة السكة الحديد وللمطافئ استغرق الخطأ المنسوب للمتهمين.

ثانيا:- دفع بانتفاء الركن المعنوي لجريمة الإضرار غير العمدي

تنص المذكرة الإيضاحية لمشروع القانون ٦٣ لسنة ١٩٧٥ الذي عدلت بموجبه المادة ١١٦ مكرر على أنه:

نظرا لآن القانون الحالي يعاقب على الإضرار العمدي كما يعاقب على حدوث الضرر، فقد استحدث المشروع

فى صياغة الفقرة الأولى من المادة ١١٦ مكرر حكما جديدا جرم به سلوك الموظف

الذي لا يتعمد الإضرار..... وانما يأتى عمدا فعلا من شأنه الأضرار بأموال مصالح الجهة التى يعمل بها.

ولذلك يقول المستشار أنور العمروسى فى كتابه المسئولية الجنائية للعاملين بالدولة طباعة ٦٨ صـ١٧:

(ليس صحيحا أن القانون يعاقب فى هذه الجرائم على أعمال غير أرديا حسبما قد يتبادر الى الذهن لاول مرة

إذ الإرادة هي أساس المسئولية وإذا لم يكن الفعل إراديا فلا عقاب).

والمتهمون جميعا ... على ضوء الظروف والملابسات التى إحاطات بالحادث أبرياء من التهمة المنسوبة إليهم.

لان النيابة العامة لم تقدم لنا دليل واحد على أن المتهمين تعمدوا آتيان فعل الإهمال أو الإغفال أو القعود

المنسوبة إليهم لعدم استعمال الطفايات أو عدم استعمال فرامل الطوارئ ... أو عدم تزويد القطار بالطفايات

اللازمة ... الخ هذه الأفعال.

بل أن الأوراق تشهد بأن عدم استعمال الطفايات وفرامل الطوارئ يرجع لأسباب خارجه عن إرادة المتهمين.

الأمر الذي ينفى الركن المعنوي لجريمة الإهمال.

ثالثا:- انتفاء الضرر الجسيم:

سيدي الرئيس ... لا أدرى من أين أتت لنا النيابة بقصة الضرر الجسيم ...

فالأوراق خاوية ... خالية ... من أي دليل على صحة هذا الاتهام.

ومن المسلم به فقها وقضاء أن الضرر فى مفهوم مادة العقاب يجب أن يكون

جسيما ... محققا ... وحالا.

أي كما يقول الفقه يجب أن يكون للضرر وجود فعلى.

إذن يستبعد من تقدير جسامة الضرر.... التعويضات التى سوف تستحق لضحايا القطار لأنها مازالات ديون

غير محققه وغير حاله.

بما فى ذلك بمبلغ الـ ٢ مليون جنيه إياه.

إذن كل ما ترتب على عدم استعمال فرامل الطوارئ أو طفايات الحريق هو احتراق العربتين ١٠،١١ من

القطار، أما باقي العربات فقد احترقت بعد توقف القطار وبسبب إهمال المطافئ وليس إهمال المتهمين.

ويقول تقرير اللجنة صـ٨:

(العربات أرقام ١٠،١٣،١٤،١٥،١٦ بها كميات قليلة من المخلفات المحترقة من أمتعة المسافرين مما يدل

على أنه كانت هناك فرصة لركاب هذه العربات للهبوط من القطار بأمتعتهم قبل احتراق تلك العربات بزمن

كاف).

عربات القطار ثبت إنه انتهى عمرها الافتراضي من ٣٠ سنه، يعنى عربات مخجلة اى عربات واجبة التكهين

... فألا يعتبر احتراق هذه العربات صورة من صورة التكهين ... الواقع أن الحادث عاد بالنفع على الصالح

العام لأنه صحي النيابة ودق ناقوس الخطر وسلط الأضواء على إخلال الدولة بالتزاماتها تجاه الهيئة.

وبالتالي إخلال الهيئة بالتزاماتها تجاه المواطنين.

حتى العربيات الكهنة لا يجوز اعتبار قيمتها كاملة من عناصر الضرر الجسيم.

لان اللواء محمد صادق قرر فى التحقيقات صـ١٣٤٧ أن:

(جسم العربات صالح للاستخدام وسوف يتم إعادة صيانتها وإعادتها للاستخدام).

يبدو أن النيابة اعتبرت العربات المحترقة من شدة تفحمها أصبحت تحف أثريه لذلك قيمتها بمليون جنيه.

بعد كل هذا ورغم كل هذا تصر النيابة العامة اتهام المتهمين بان خطأهم قد الحق بالهيئة ضرراً جسيم.

بالنسبة لمجموعة الورش المتهم الأول والثاني

حول تهمة التزوير

أستأذنكم فى أن أضيف الى دفاع الزميل الأستاذ فاروق المحلاوى النقاط الاتية :

١ ـ حول حدود مسئولية المتهمين عما وقعا عليه فى دفتر استعداد القطارات :

المتهمان وقعا فى الدفتر على ما يفيد استعداد القطار للتحرك من زاوية عناصر محدده هي:
استعداد الحرف ـ صيانة ـ طاقم ـ كهربة ـ نظافة ـ مياه ـ ومما جميعه.
وليس فى هذه العبارات ما ينصرف أصلا الى أجهزة إطفاء الحريق، ولا يجوز للنيابة أن تفسر عبارة مم
جميعه بأنها تشمل تحقق المتهمين من استيفاء القطار لأجهزة الإطفاء بالقدر المناسب كما وكيفا وذلك للأسباب
الآتية:-

أ:- لأن التفسير اللغوي للعبارة مؤداه أن عبارة مما جميعه معطوفة بواو العطف على عبارة استعداد الحرف
وبالتالي مما جميعه تعنى لغويا إن عناصر الصيانة والطاقم والكهربة والنظافة والمياه استوفيت من جميع
نواحيها.

ب:- لا يعنيني هنا فى كثير أو قليل بضمير السيد محرر عبارة مما جميعه فى شأن تحديد ما قصده من هذه
العبارة ولا يحتج على بما ادعاه من أن كلمة مما جميعه تعنى استيفاء القطار لأجهزة الإطفاء لأن العبرة
بالمعنى اللغوي الظاهر للنص وليس بالمعنى الباطن الذي قصده محرر العبارة، فمحرر العبارة هو ناظر

محطة أبو غاطس وليس شاعرا من الشعراء حتى تحاسبني النيابة على المعنى الذي فى بطن هذا الشاعر.

ج:- عبارة مما جميعه عبارة فضفاضة ... مبهمة ... حمالة أوجه تعتبرها النيابة مشتملة على التحقق من

أجهزة الإطفاء ويعتبرها الدفاع غير مشتملة على ذلك، وطالما نحن هنا فى ساحة القضاء الجنائي فمن المتعين

أن نلتزم فى تفسير عبارة مما جميعه بمبدأ التفسير الضيق وإذا تعدت دلالات العبارة فعلينا ترجيح الدلالة

الأصلح للمتهم تأسيسا على قاعدة أن الشك يؤول لمصلحة المتهم.

د:- النيابة العامة لم تقدم لنا أصلا أى بطاقة توصيف أو أى نص فى اللائحة أو فى تعليمات الهيئة يستدل

منها على أن من واجبات المتهمين الأول والثاني التحقق من وجود أجهزة الإطفاء المناسبة كما وكيفا، واللائحة

لا تضمن أصلا أى تحديد لعناصر استعداد القطار.

ه:- عندما حاولت المحكمة تبين الحقيقة من محرر العبارة السيد/ سعيد محمود سألته سؤالا محدد نصه

كالأتي:ـ (ما هي البنود التى يتعين على المتهم الأول والثاني أن يقوم بعملها...؟).

الإجابة:ـ كان يجب أن يكون أن التحقق من أجهزة الإطفاء تدخل أو لا تدخل فى اختصاص المتهمين ... لكن

السيد/ ناظر المحطة زاغ من الإجابة حتى لا يحنث فى يمينه وأكتفي بالقول:

(أنا لي أنهم يوقعوا فى الدفتر بأن القطار جاهز للسفر.)

و:- أما المهندس أدوارد ايليا عبده رئيس الإدارة المركزية ... فقد حدد لنا عناصر استعداد القطار صـ٨٣

على النحو الآتي:

(يوجد ما يسمى الاستعداد النهائي لصلاحية العربات من حيث: " ما دام من حيث يبقى المهندس ايليا هيحدد لنا

عناصر استعداد القطار" أعمال الكهرباء والميكانكيا والبوالكم ويمضى عليه القائمين بالتنفيذ ...).

المهندس أدوارد ايليا رئيس الإدارة المركزية بجلالة قدره ... ولم يشر المهندس أدوارد من قريب أو بعيد أن

استعداد القطار الذي يجب أن يتحقق منه المتهمان الأول والثاني يشتمل على توافر أجهزة إطفاء الحريق.

النيابة ذاتها فى مذكرتها صـ ١٦١٧ حددت لنا عمليات صيانة صندوق العربات على نحو لا يتسع للطفايات

بأى حال من الأحوال بأن قالت:

(عمليات صيانة صندوق العربات هي جميعها عمليات تنصب على المكونات الداخلية للعربات).

ومن غير الجائز اعتبار أجهزة الإطفاء من المكونات الداخلية للعربات.

هناك فارق ذي فرق السما من الأرض بين محتويات العربات وبين المكونات الداخلية للعربات.

٢ـ القطار انطلق من ورشة أبو غاطس جاهز حتى بالنسبة للأجهزة إطفاء الحريق:

" الأمر الذي ينفى حدوث تغير فى الحقيقة من جانب المتهمين "

وحتى لو أخذنا بالتفسير الفضفاضة لعبارة مما جميعه وفسرنا العبارة على إنها تعنى التحقق من توافر أجهزة

الإطفاء فى القطار فان المتهمين لم يغيرا الحقيقة بالتوقيع فى دفتر استعداد القطار لأنه ليس صحيحا ما ذهبت

إليه النيابة واللجنة الفنية من أن القطار المنكوب خاليا من أية أجهزة لإطفاء الحريق ولم تقدم لنا النيابة دليلا

واحدا على أن القطار انطلق من الورش خاليا من أجهزة الإطفاء.

وإذا كان كل ما تشترطه المادة ١٦ من الملحق العام هو أن يكون بالقطار عدد مناسب من الطفايات فان تحديد

العدد المناسب سلطة تقديرية لإدارة الهيئة، وليست سلطة تقديرية للعبد المتهم الأول، والعبد المتهم الثاني

وجهاز الأمن الوقائي برئاسة الهيئة وهو الجهاز المتخصص المختص بحماية القطارات من الحريق قد اصدر

تفسيرا ملزما للعدد المناسب من الطفايات فى المنشور المؤرخ ١٩٩٩/١٠/٣ والدليل على أن التفسير الوارد

فى المنشور ملزم للجميع أنه يتضح مما ورد فى ذيل المنشور أنه وجه وعمم الى مدير إدارة ورش أبى

غاطس ومديري الورديات ومسئول الحريق بالورشة المتهم التاسع أمين محفوظ مقرونا بإنذار صريح نصه

كالآتي:

(رجاء ... تنفيذ ما جاء بخطاب الأمن الوقائي برئاسة الهيئة المسطر بعالية وتنفيذه بكل دقة وتحمل المسئولية

على كل من لا يقوم بتنفيذ هذه التعليمات).

إذن أى واحد سيخالف المنشور سيحال الى المفتي.

والتعليمات الواردة فى المنشور تقضى باستحداث نظام جديد لتأمين القطارات ضد الحريق، وهو نظام

مستوحى من خبرة حوادث الحريق السابقة ومن تكرار العبث وسرقة أجهزة الإطفاء التى كانت تودع داخل

عربات القطار.

ويقول المنشور بعبارات جامعه مانعه قاطعة جازمة:

(تقرر أن يتم تأمين القطارات العادية والمميزة على جميع الخطوط من خلال وضع عدد ٤ جهاز إطفاء سعة

٢ جالون كعهده بالقاطرة فى القيادة بالجرار لاستخدامها فى مكافحة أى حريق قد ينشب بالعربات العادية

والمميزة ... لماذا لم يشر المنشور إلى أن نظام تأمين القطارات سيعتمد أيضا على طفايات العربات ويحدد

عددهم كما حدد عدد طفايات القاطرة ؟

الواقع سيدي الرئيس ... حضرات المستشارين

أن نص المنشور واضح وصريح لا يحتمل تفسيرا أو تأويلا وبالتالي غير مسموح لأحد بأن يجتهد فى تفسير

نص المنشور الصريح لان القاعدة تقول لا اجتهاد مع النص وبالتالي لا يجوز للنيابة أن تعتد بالتفسير المغلوط

الذي ورد على لسان أحد شهود الإثبات والذي زعم فيه أنه المنشور يقرر وضع ٤ طفايات فى القاطرة

بالإضافة الى طفايات العربات هذا التفسير لا يستقيم أبدا مع واقع الحال فى الهيئة والعجز الخطير فى

الطفايات الذي تعانى منه ... والشاهد الذي أدلى بهذا التفسير المغلوط هو المهندس/ محمد عرفه ولا يمكن

الاعتداد بكلامه ولا بتفسيره للمنشور لأنه لم يتسلم عمله كرئيس هيئة الا فى ٢٠٠٢/٤/١ أي بعد صدور

المنشور بسنتين وخمس شهور.

وسيادته قبل ذلك كان متفرغ كمستشار لوزير النقل وقال لنا بعضمة لسانه صـ ٢٠ ... أمام حضراتكم:

(كنت منقطع الصلة بالسكك الحديد) ـ ـ ـ " ما دمت منقطع الصلة بالسكة الحديد فأنت لست مؤهلا لتفسير

المنشورات والتعليمات التى تصدرها هيئة السكة الحديد ".

مما تقدم يتضح سيدي الرئيس انه طبقا لنظام تامين القطارات المعمول به منذ ١٩٩٩/١٠/٣٠ فكل المطلوب

من القطار ٨٣٢ لاعتباره مستعد للتحرك هو أن تتوافر فيه ٤ طفايات فى عهدة السائق.

النيابة حاولت التدليل على أن منشور ١٩٩٩/١٠/٣٠ لم يلغى وجوب وجود طفايات فى

العربات وانما هو مجرد أضاف ٤ طفايات جديدة فى القاطرة بان المعاينات التى أجريت فى

قطار الحادث بعد عودته من أسوان وفى قطار مماثل اثبت وجود بعض الطفايات فى العربات

وأنا بأقول للنيابة ... أسف.

لأنه هذه المعاينات كلها تمت بعض وقوع الحادث وان وضع طفايات فى العربات تم بعد وقوع الحادث، أما

من ١٩٩٩/١٠/٣٠ حتى ٢٠٠٢/٢/٢٠ فطبقا لنظام التأمين المستحدث ... غير مسموح بوجود طفايات فى

العربات وشاهدي على ما أقول العبارة البالغة الدلالة التى وردت على لسان رئيس الهيئة الحالي أمام الهيئة

الموقرة فى محضر المعاينة صـ ١٧ يقول رئيس الهيئة:

(انه بعد الحادث تم تعميم الطفايات فى جميع القطارات) يبقى بمفهوم المخالفة قبل وقوع الحادث مكانش فيه

تعميم للطفايات فى العربات.

أخلص من كل ما تقدم بأنه طبقا لنظام تأمين القطارات المستحدث والمعمول به منذ ١٩٩٩/١٠/٣٠ فكل ما

تطلبه التعليمات لاعتبار قطار فى حالة استعداد التحرك هو توافر ٤ طفايات فى عهدة السائق والمتهمان الأول

والثاني التزما حرفيا بهذا النظام الجديد وتحققا أن القطار مستوفى وتحققا من توافر الطفايات الأربعة فى القاطرة وبالتالي فأنا توقيعهما على دفتر استعداد القطار لا يصح اعتباره تغييرا للحقيقة فالحقيقة التى يحاسب المتهمان على توافرها فى القطار هي توافر ما يستلزمه المنشور الملزم من طفايات لان الجهة التى أصدرت المنشور وهى جهاز الأمن الوقائي هي المنوط بها حماية القطارات من الحريق وبالتالي فان كلامها فى شأن طريقة هذا التأمين هو عنوان الحقيقة، ورغم أن الدفاع قد وصف هذا المنشور بأنه شاذ ونشاذ لأنه يشذ عن أحكام اللائحة.

ورغم أن الوزير السابق وصف المنشور بأنه غير منطقي فلا بشذوذ المنشور ولا بعدم منطقيته يفقد المنشور

إلزاميته ويظل المنشور واجب التنفيذ الى أن يصدر حكم قضائي بإلغائه أو يصدر قرار جديد من الهيئة لسحبه

أو بقبوله لان القانون أو اللائحة لا يملكان قوة ناسخة للتعليمات الواردة فى المنشور.

ولا يملك أي مرؤوس أن يخول لنفسه ممارسة حق الفيتو ضد أى تعليمات ملزمة تصدرها جهة رئاسية بحجة

مخالفتها للقانون ولا يملك أي مرؤوس أن يحاكم القرارات الرئاسية للتحقق من مطابقتها للقانون قبل تنفيذها،

ولو سمحنا للمرؤوس بذلك لعمت الفوضى فى الجهاز الإداري والمنشور لم يصدر من خلف ظهر إدارة الهيئة

وظل ساري المفعول ومطبقا من ١٩٩٩/١٠/٣٠ حتى تاريخ وقوع الحادث دون أن يصدر أي قرار من الهيئة

بإلغائه وبوقف العمل به.

القانون يلزم النيابة العامة بأن تقيم الدليل على إن قطار الحادث خرج من ورشة الغاطس مفتقدنا متطلبات المنشور آي بدون ٤ طفايات فى القاطرة.

فان النيابة لم تقدم هذا الدليل بل على العكس فان تحقيقاتها تقدم لنا الدليل على توافر الطفايات الأربعة

المطلوب توافرها.

يقول السائق منصور يوسف صـ ١٠٨٠: (أنا كنت مسئول عن الجرار وتأكدت أنه موجود به أربعة طفايات).

ويقول مساعد السائق اشرف عزيزصـ١٠٨٢

س:- هل تم استخدام تلك الطفايات وقت الحادث؟

ج:- أيو تم استخدام الأربعة بالكامل. أذن لا محل للجدل حول توافر الطفايات المطلوبة وفقـا لتعليمات الهيئة ... توافرها من حيث الكم. لكن يظل السؤال ... وهل تحقق توافر الطفايـات مـن حيث الكيف؟ أي هل كانت الطفايات الأربعة المتوفرة فع

طفايات الأربعة ملقاة على جانبي القطار لأنه من الطبيعي أنه بعد استخدام الطفايات لغاية ما خلصت أن يلقى بها على الأرض. لو إن النيابة انتقلت الى موقع الحادث والتقطت الطفايات الفارغة لتحققت من توفر تاريخ الصلاحية عليها.

أمال النيابة بتستند الى أية أجهزة الإطفاء الخاصة بقطار الحادث

- تقرير اللجنة الفنية؟
- أقوال المصابين؟
- المعاينات التى تمت للعربات المحروقة؟
- المعاينات التى تمت للعربات السليمة بعد العودة من أسوان؟
- القطارات المماثلة التى تمت معاينتها على سبيل الشيشنى؟

كل هذا لا يجدي أيها السادة فى الدليل على أدنه المتهم الأول والثاني بتهمة تغير الحقيقة.

١ ـ تقرير اللجنة لا يصلح دليل إدانة بالنسبة للمتهم الأول والثاني فى جريمة التزوير

لان المحكمة الموقرة لما سألت الدكتور/ بولس سلامة سؤالا بالغ الأهمية نصه

س:- على سبيل التخصيص هناك دفتر حركة ٨٠ ثبت فيه سلامة القطار وأجزائه واستعداده لرحلة من فرامل وزيوت ومياه وطفايات فهل تطرقت اللجنة لهذه الجزئية وعلمت كيف يتم مراجعة ذلك؟

هذا السؤال مؤداه إن المحكمة الموقرة إرادة أن تتبين إلى اللجنة هل أعمال الصيانة المثبتة فى دفتر استعداد القطارات والموقع عليه من المتهمين مطابقة للحقيقة أما مغايرة الحقيقة علشان يكون فيه تزوير أو لا يكون فيه تزوير.

وإذا باللجنة الفنية الموقرة يقول لنا رئيسها (اللجنة تطرقت الى الفنيات وليس للأعمال الإدارية.

يبقى فى خصوص فى جريمة التزوير لا يجتح علينا بهذا التقرير.

٢ـ أقوال المصابين الى أجمعه على انهم شاهدوا طفايات فى القطار

هذه الأقوال لا تصلح دليلا لإدانة المتهمين بتغيير الحقيقة

أ- لأن الركاب أصلا لا يدخلون الجرار ... وبالتالي لا تصلح أقوالهم شهادة على خلو الجرار من الطفايات الأربعة.

ب- لأن الركاب فى قطار الحادث المتفحم بالركاب كان همهم الأول والأخير أن يدخلوا فى صراع عنيف فيما بينهم من أجل الصعود للقطار والاستقرار فى أقرب موطئ مقدم، ومن غير المتصور إن الركاب ينشغلوا بالنميمة على الطفايات والتحقق من وجودها أو عدم وجودها.

ج- الركاب خلال فترة سير القطار لا يملكون ترف التنقل بين عربات القطار لاكتشاف عدم وجود الطفايات.

د- بعد انقطاع التيار الكهربائي و اشتعال الحريق لا يتصور إن أى راكب في غمار الفوضى التي حدثت استطاع أن يلاحظ عدم وجود الطفايات.

المعاينات :

أ ـ بالنسبة للعربات المحترقة ... فإن خلوها من الطفايات أمر منطقي طبقا للتعليمات الواردة فى المنشور والتى نزعت الطفايات من العربات وحصرتها داخل الجرار.

ومع ذلك فليس فى الأوراق دليل فني يقطع بان العربات المحترقة كانت خاليه من الطفايات ... ولم تقم اللجنة برفع الآثار التى فى العربة للتحقق مما اذا كانت تتضمن بقايا طفايات من عدمه.

ب ـ بالنسبة العربات السليمة معاينتها بعد ذهابها الى أسوان وعودتها من أسوان وإجراء صيانتها فى ورش

أسوان لا يستقيم معه اعتبار حالة العربات فى لحظة معاينتها مطابقة لحالات العربات فى لحظة وقوع الحادث.

خاصة

وقد أضيفت عربات جديدة فى المنيا واجريت أعمال صيانة العربات في ورش أسوان بحيـث تسأل هذه الورشة

عن إي قصور فى محتويات العربات ومن المحتمل أخيرا أن تكون العربات السريعة فى رحلة الذهاب

والإياب وما أطولها ... قد تعرضت لوقائع سرقة للطفايات وما أكثرها.

١ ـ هذا عن التزوير فماذا عن تهمة الإهمال

بالرجوع الى البند ثانيا من أمر الإحالة الذي تتهم فيه النيابة جميع المتهمين بالقتل والإصـابة الخطأ

عن طريق الإهمال وعدم مراعاة القوانين.

نجد إن النيابة حددت صور الإهمال وعدم مراعاة القوانين بالنسبة لكل من المتهمـين فطـاقم القطار مثلا تمثل الإهمال بالنسبة لهم فى عدم وعدم التأكد من صـلاحية وسـائل الإطفاء أما المتهم الأول والثاني فلم ينسب إليهما فى البند ثانيا أي فعل من أفعال الإهمال سوى السماح بتحرك القطار بعد التزوير فى سجل استعداد القطارات فإذا انهـارت تهمـة التزويـر المنسوبة إليهما انهارت تهمة بالتبعية تهمة الإهمال، واستأذنكم فى أن أضيف فى شأن الإهمال نقطة بالغة الأهمية بالنسبة للمتهم الأول والثاني والثامن تحدد حدود مسـئوليتهم عـن أعمـال الصيانة.

المتهمون الثلاثة يشغلون وظائف إشرافية إي انهما يشرفون على مجموعة مـن المرؤوسـين العاملين فى حرف مختلفة وكل حرفه مسئولة عن أداء أعمال الصيانة الخاصة بها ويتدى تمام عن شغلها أما المتهمون فمنهم مجرد الأشراف العام وليس الحلول محل مرؤوسيهم فـى أداء أعمالهم.

ولقد ارست المحكمة الإدارية العليا فى أحكامها الصادرة فى شأن تأديب العاملين معايير مهمة لتحديد مسئولية شاغل الوظيفة الإشرافية عن إعمال مرؤوسيهم وقالت المحكمة الإدارية العليـا فى أحكامها الآتي:

" تحديد مسئولية صاحب الوظيفة الإشرافية ليس معناه تحميله كل المخالفات التى تقع فى أعمال التنفيذ التى تتم بمعرفة المرؤوسين خاصة ما قد يقع منهم من تراخى فى التنفيذ أو التنفيذ بما لا يتفق والتعليمات أساس ذلك انه ليس مطلوبا من الرئيس أن يحل محل كل مرؤوس فى أداء واجباته لتعارض ذلك مع العمل الإداري ولاستحالة الحلول الكاملة ٢٨١٥ لسنة ٣٣ ق ١٩٨٨/١١/١٢ التأديب فى الوظيفة العامة المشار د/ محمد ماهر أبو العنين صـ ٣٣٤ "

صـ ـ ٣٣٧ التزام الرئيس الإداري بمتابعة أعمال معاونيه وان كان يقتضي مراقبة ما يقوم به كل منهم من إنجاز الا انه لا يتطلب أن يعمل على الإحاطة بكل دقائق العمل اليومي لكل منهم خاصة اذا كان له إشراف عام على أعمال فنية يستغرق الجانب الأكبر من .

واذا كان المشرع فان المشرع لا يحمل العامل بما يخرج عن حدود إمكانياته وطفاياته فى ضوء ظروف العمل واعتباراته طعن ٩٨٥ لسنة ٣٣ ٢٨/١٩٩٠/٤.

٢ـ عدم جواز تحميل المتهمين الأول والثاني مسئولية تردى أوضاع ورش أبو غاطس

ورش السكك الحديدية جميعها تعانى من تراث متراكم من النواقص على مدار سنوات وعقود. وقد أدلى وزير النقل بتصريح لجريدة المصور بعد الحادث مباشرة يعتبر شهادة نفى لصالح المتهمين الأول والثاني قالت له المصور: " نريد شهادة من وزير النقل عن حالة ورش السكة الحديد"

فاجاب:

(الورش بها سلبيات كبيرة وكثيرة جدا ... هناك ورش عمرها اكثر من ٥٠-٦٠ عاما والعمل فيها لا يتماشى مع النظم الحديثة).

يقول لنا المهندس/ محمد عبد المجيد رمضان مدير عام ورش السكك الحديد بابي غاطس فى حديث مع الأهالي (الهيئة شهدت نقصا شديدا فى الاعتمادات الحالية خلال العامين الماضين، كنا نقوم بالصيانة على قدر المتاح لنا إزاء هذه الأوضاع للهيئة والورش لا يجوز محاسبة المتهمين).

ويقول الدكتور/ عبد الرؤوف مهدى فى رسالته "المسئولية الجنائية عن الجرائم الاقتصادية ط٧٦ صـ٤٢٩" (يجب أولا فحص ما اذا كان المرؤوس الإمكانيات التى تتيح له احترام اللائحة فيضفه عامه اذا كان أحكام اللائحة يفرض الارتباط بمصاريف ورؤوس أموال فمسئولية المرؤوس تستبعد).

فإذا تعلق الأمر مثلا بتشغيل اله أصبحت حالتها خطره، وليست متوافقه مع قواعد الأمان، لا يمكن مساءلة المرؤوس عنها.

٣- هل يتحمل المتهمان الأول والثاني مسئولية حورية الصيانة

أبدا ... فالمسئولية الكاملة عن ذلك تقع أولا وأخيرا على نظام الهيئة وشرطة النقل

أولا:- لأن الهيئة أضفت الشرعية على تدفق الركاب على الورش والتكدس داخل العربات أثناء تواجد القطارات فى الورش الأمر الذي يعيق أي صيانة جديدة ولقد سجلت لجنة تقصى الحقائق بمجلس الشعب فى تقريرها صـ١٨ بحق انه لابد أن تشير اللجنة الى القصور الذي كان يتسم به عمل الشرطة قبل وقوع الحادث فجميع اللوائح تمنع دخول الموطنين الى الاحواش ولا عذر إطلاقا فى أن إدارة السكة الحديد وافقت على ذلك سنة ١٩٧٨حيث أن هذه المخالفة الخطيرة تعوق إتمام عمليات الكشف والصيانة على عربات القطار.

ومذكرة النيابة العامة بنتائج التحقيقات ذاتها صـ ١٦٢٠ تضمنت حيثيات براءة المتهمين الأول والثاني عندما علقت على تكدس الركاب فى القطار داخل الورش قائلة:-

حورية الصيانة:- مذكرة النيابة صـ ١٦٢٠

(تعكس هذه الزيادة حورية عمليات الصيانة التى أثبتت التحقيقات أنها لم تجر لهذا القطار ولم تكن لتجرى فى ظل هذه الفوضى السائدة فى هذا المرفق).

من جهة أخري فان الهيئة مسئولة عن حورية الصيانة لأنها لا توفر للورش الأيدي العاملة الكافية لإجراء صيانة حقيقية للعدد الهائل من القطارات التى تدخل الورش يوميا لأجراء أعمال الصيانة اليومية.

وأشار رئيس اللجنة الفنية د/ بولس سلامة فى شهادته أمام المحكمة الموقرة صـ٦٨ الى دخول ١٢٠٠ قطار للورشة بصورة يومية الأمر الذي يؤدى الى أن يتضح المراجعة دفترية.

والصيانة ليست خاصية على الهيئة بل هو أمر مسلم به ولذلك عندما سئل المهندس عيد عبد القادر فى

تحقيقات النيابة صـ ١١٨٠:

س:- ما هي الكيفية التى يتم بها أذن أجراء الصيانة بعربات القطار حال استقلال الركاب لها وتواجدهم بالفعل

أثناء قيام العاملين بإجراء الصيانة؟

ج:ـ هي أعمال الصيانة تتم فى الوقت ده بقدر الإمكان وبقدر الإمكان معناها بالدقة على ما تسديد

خانات وتسجل لجنة تقصى الحقائق بمجلس الشعب هذه الحقيقة.

تقرير لجنة تقصى الحقائق صـ ٢٠:

(تلاحظ اللجنة أن أسلوب العمل فى الورش لا يمكن الا أن يكون إكمالا لأوراق دون أن يعبر عن عمل حقيقي

قد تم بالفعل ومثال ذلك ما يتم فى الكشف عن القطارات قبل رحيلها حيث يتم الكشف فى ورش أبو غاطس فى

ورديات يقوم الوردية الواحدة بالكشف على مئات العربات قبل قيامها برحلتها بأسلوب لا يوحي بان ذلك يمكن

أحد ممن يقومون بالكشف من أجراء الكشف الحقيقي فى هذه العربات حتى اصح القاعدة.

بالنسبة للمتهمين من الثالث الى السابع

الملاحظات الإضافية التى أود أن أذكرها تخاص فى الآتي:ـ

١ ـ ما هي حدود أفعال الإهمال المنسوبة للمتهمين

أمر الإحالة ينسب للمتهمين.

- القعود عن اتخاذ إجراءات للحد من زيادة الركاب.
- التقاعد عن التأكد من صلاحية وسائل الإطفاء.
- عدم استخدام فرامل الطوارئ.

أذن النيابة العامة لا تتهمنا بالقعود عن استخدام وسائل الإطفاء، إذن النيابة العامة تسلم ضمنا بأنه طبقا

للمنشور ١٩٩٩/١٠/٣٠ لم تعد هناك طفايات فى العربات وانما كل الطفايات فى القاطرة وأتساءل لو أن

مسئولية طاقم القطار تنحصر فى عربات القطار ... ولا تمتد الى القاطرة فكيف تؤاخذنا النيابة على عدم التأكد

من صلاحية وسائل الإطفاء التى لا وجود لها فى العربات، التأكد من صلاحية وسائل الإطفاء التى فى القاطرة

هي مسئولية سائق القطار عند تسلمه الطفايات الأربعة العهدة.

ر فى حالة وجود تكدس من الركاب.

فالمادة ٧٦ من الملحق العام سنة ٨٠ تحدد هذه المسئولية وتقصرها على الآتي على سبيل الحصر:

(أن يقدم تقريرا من أربعة صور عقب كل رحلة يثبت فيها ملاحظته المكشفة وكذلك حالة الزحام فى المراحل

السفرية). أدى كل واجبات رئيس القطار فى حالة التكدس ويكفيني فى الدليل على براءة ممدوح من تهمة

الزحام ما أشارت أليه مذكرة النيابة من أنه ليست لدى هيئة السكك الحديد تعليمات واضحة بشأن كثافة عدد

الركاب ومن ثم فالقاعدة المعمول بها هي انه لا يجوز منع أي ركب من استقلال القطار طالما سدد الأجرة

المستحقة من لما النيابة اعتبرت الزحام قاعدة من قواعد العمل فى الهيئة هل يملك المتهم ممدوح خرق القاعدة

ده لي فعلها لاتهم بتخريب وإدانة من اتباع تنظيم القاعدة فى حاجة فى القانون الجنائي اسمها التقسيم استنادا

الى المنطق تسليمه

٢ـ النيابة فى اتهام المتهم الثالث بعدم التصدي للزحام تخالف الدستور مخالفة صريحة

لأنها لا تطلب معاقبة المتهم استنادا الى نص تشريعي وانما تطلب معاقبة المتهم استنادا الى المنطق السليم فبعد

أن سلمت النيابة العامة فى مذكرتها صـ ١٦١٥ بأنه:

" ليس لدى الهيئة تعليمات واضحة بشأن كثافة عدد الركاب فى عربات الدرجتين الثانية والثالثة ومن ثم

فالقاعدة المعمول بها هي إنه لا يجوز منع إي راكب من استقلال القطار طالما انه سدد الأجرة المستحقة "

عادت وقالت بان هذه القاعدة

(لا يمكن بحال أن تتفق مع المنطق السليم الذي يوجب الا يزيد عدد ركاب العربة عن الحد الذي يحول دون

إمكانية استخدام أدواتها، أكرر أعمال العمل موش أعمال النص وأعمال العقل يقضى الى قاعدة وان لم تتقرر

بلوائح أو تعليمات مكتوبة الا أنها تتفق مع طبائع الأمور وهى إن الزيادة المسموح بها لابد وان تكون دائما

هي الزيادة المقبولة أو المعقولة التى تقدر فى حدود ٥٠%من عدد المقاعد).

والنيابة العامة بهذا القول تجدد فى الفكر الجنائي تحديدا بالغ الخطورة لان من شأنه منح الدستور أجازه

مفتوحة وتعطيل نص المادة ٦٦ منه التى تقول:

(لا جريمة ولا عقوبة الا بناء على قانون بعبارة أخري لا عقوبة الا بناء على أعمال نص لا أعمال العقل).

ويقول فى هذه الشأن أستاذ أساتذة القانون الجنائي الدكتور/ على راشد: فى كتابه قانون العقوبات القسم العام:

(ما لم يوجد نص يجرم فعلا أو تصرفا فلا جريمة ولا عقاب وانما يكون هذا الفعل أو التصرف مباحا ولا

عقاب علية ومن ثم لا يجوز للقاضى مهما كان التصرف مستهينا أو معيبا أن ينزل أي عقاب بمرتكبه بل

يتعين عليه أن يقضى بالبراءة اذا ما عرض عليه الأمر).

٤ـ هل كان المتهم الثالث مطالبا بإبلاغ ناظر المحطة بحالة التكدس ليتخذ إجراءات للحد
منها؟

المحقق فى أسئلته لممدوح اخذ عليه عدم إبلاغ ناظر المحطة بحلة التكدس ليعالج الناظر هذه الحالة.
والدفاع من قبلي أوضح لعدالة المحكمة انه كل وسائل معالجة التكدس فى قطار الحادث كانت قد اتخذت لتسير
قطارات إضافية وزيادة عربات القطار الى ١٦، وأضيف الى ذلك: إن ممدوح لم يكن بحاجة الى إبلاغ ناظر
المحطة بالأمر بسبب بسيط.
وهو انه ناظر المحطة كان واقف جنب ممدوح على الرصيف وكتفه فى كتفه عندما هل القطار باثقالة البشرية
من الورشة.
والهيئة الموقرة سالت محمد أبو النصر رشيد ناظر المحطة صـ ٣١
س:- ما هي حالة القطار عندما وصل من ورشة أبو غاطس؟
فأجاب بعضمة لسانه
ج:- كان فيه زحام شديد جدا
أذن ناظر المحطة لم يكن بحاجة الى إبلاغ

٤ـ حول مسئولية رئيس القطار عن التحقق من صلاحية الطفايات
تنص المادة ٧٧ من الملحق العام: (على انه من واجب رئيس القطار التأكد قبل قيام القطار من محطة
الابتدائية من وجود ٣ طفايات حريق على الأقل بعربات القطار مستعدة وصالحة للعمال).
واتهام النيابة للمتهم الثالث بمخالفة هذه المادة مردود عليه بالأتي:
أ- المتهم الثالث ليس رئيس قطار وانما هو مجرد اقدم كمساعد فى القطار وبالتالي فهو غير مخاطب أصلا
بهذه المادة.

ب ـ إن هذه المادة أصبحت غير ذات موضوع فى ظل النظام الجديد لتامين القطارات ضد
الحريق الذي نزع الطفايات أصلا من عربات القطار.

٥ـ المتهم الثالث لا يسأل عن دخول الممنوعات مع الركاب الى عربات القطار

١ ـ لان رئيس القطار وأعضاء طاقم القطار لا يستقلون القطار من حوش أبو غاطس، ده يبقى
واقف على
رصيف المحطة فى انتظار القطار، والقطار يأتي له من الورش محملا بناقله من البشرية
وبالأمتعة الخاصة
بالركاب بكل ما فيها من مسموحات وممنوعات.
٢ـ رئيس القطار أذن آدم إنسان له عينان لا اكثر ... ولا اقل ... فكيف نطالبه ونحاسبه اذا
تسال راكب الى
القطار بممنوعات والقطار مكون من١٦ عربة وكل عربة لها بابين يراقب مين ولا مين.
٣ـ ركاب القطار الى سيركبوا من على رصيف دول الى قطعوا تذاكرهم من شباك التذاكر
يعنى ال٢٣ راكب
قليل الجهلة أما ال٣٠٠٠ راكب المدقوقين المسلحين الى دفعوا إتاوة اللحوح فدول راكبين
بأمتعتهم من
الغاطس.
٤ـ وأخيرا فلا رئيس القطار ولا كمسارية القطار لهم صفة الطبيعية القضائية التى تؤهلهم
للتصدى للراكب
وتفتيشه ومنعه من استقلال القطار وبحوزته ممنوعات.
والمادة ٥ من الملحق العام للقرارات حددت على سبيل الحصر:
(إن العاملين بالهيئة المخول لهم سلطة قضائية هم ٥ طوائف ليس من بينهم لا رئيس القطار
ولا طاقم القطار).
أخير سيتضح بجلاء من المادة ٧٤ من الملحق العام التى تحدد اختصاصات الإدارة العامة
لشرطة النقل،
أذن أن الشرطة هي المسئولة وليس طاقم القطار بالتصدي لمخالفة حمل ممنوعات، اذا تقول
المادة:

(تقوم الإدارة العامة لشرطة النقل والمواصلات وأقسامها القطارات الركاب والبضائع للتأكد من تنفيذ

القوانين واللوائح والقرارات والتعليمات ومعاونة القطار فى وسط المخالفات، وعلى هذه القوات وقوات

المطاردة وتنمية الإيراد وقوات النفط المستقرة التى تعين بالقطارات المخالفين لكمسارية القطارات لاتخاذ

الإجراءات اللازمة نحو تسليم المخالفين على قسائم المخالفات لأول محطة يقف فيها هذه القطارات).

يبقى مش طاقم القطار الذي يسلم للشرطة المخالف ... ده الشرطة التى تضبط المخالف وتسلمه لطاقم القطار

للتخذ الإجراءات الأزمة لتسليمه لأقرب محضر على قسيمة من قسائم المخالفات.

وأخيرا لا أجد ما اختم به دفاعي عن طاقم القطار افصل من إجابة المهندس/ يحيى عبد القادر على سؤال

المحكمة الموقرة

س:- هل كان فى إمكانية خدم القطار أن يفعلوا شيئا ولم يفعلوا؟

" حرصت المحكمة الموقرة على تبين مسئولية الطاقم مما جميعه "

(يعنى سؤال، مما جميعه)

وجاءت الإجابة(مما جميعه أيضا).

أجاب المهندس يحيى

ج:ـ فى ظل هذا الزحام لا.

وهذه الإجابة الجامعة المانعة نافية لأية مسئولية جنائية بالنسبة للمتهمين من الثالث الى السابع.

كلمة أخيره حول المتهم الثامن

أريد بالنسبة لهذا المتهم أن أتناول نقطتين:ـ

الأولى التأكيد والتشديد ... على إن المتهم الثامن بحكم وظيفته ليس مسئولا عن أعمال الصيانة المباشرة لأي قطار ولا عمره يشوف قطر أو يعاين قطر أو يفتش على قطر ليكتشف النواقص فى الصيانة المباشرة للقطارات دى مسئولية الورديات بما فى ذلك تركيب الطفايات وحصر التوالف واستبدالها.

وأعمال الصيانة للقطار ٨٣٢ تمت فى الفترة المسائية.

فى حين المتهم الثامن يباشر عمله اليومي خلال الفترة الصباحية فقط.

وتنحصر مسئولية المتهم الثامن فى مباشرة الأشراف على أعمال صيانة وتجهيز الطفايات التى تساق اليها لأجراء أعمال صيانة فيها.

وأخيرا عدالة المحكمة سألت المهندس/ احمد يوسف سؤالا له وجهاته:

س:- أليس من صميم الدفاع المدني التحقق من سلامة الطفايات الموجودة فى القطار ٨٣٢؟

بالطبع ... وربما بالقطع فمنطقيا التحقق من ذلك يعتبر من صميم الدفاع المدني.

لكن لا يجيب لأ

مفيش أي نص لائحي أو تعليمات تلزم المتهم الثامن بوصفه المشرف على الدفاع المدني انه ينزل الى كل قطار ويتحقق بنفسه إن الطفايات الموجودة فى القطار سليمة.

لقد حاولت سيدي الرئيس أن أجد إشارة واحدة فى الملحق العام المكون من ٢٠٩ صفحة ... إشارة واحدة للدفاع المدني ومسئوليات الدفاع المدني وواجبات الدفاع المدني رغم الأهمية القصوى لمهام الدفاع المدني.

ومع ذلك سيدي الرئيس:

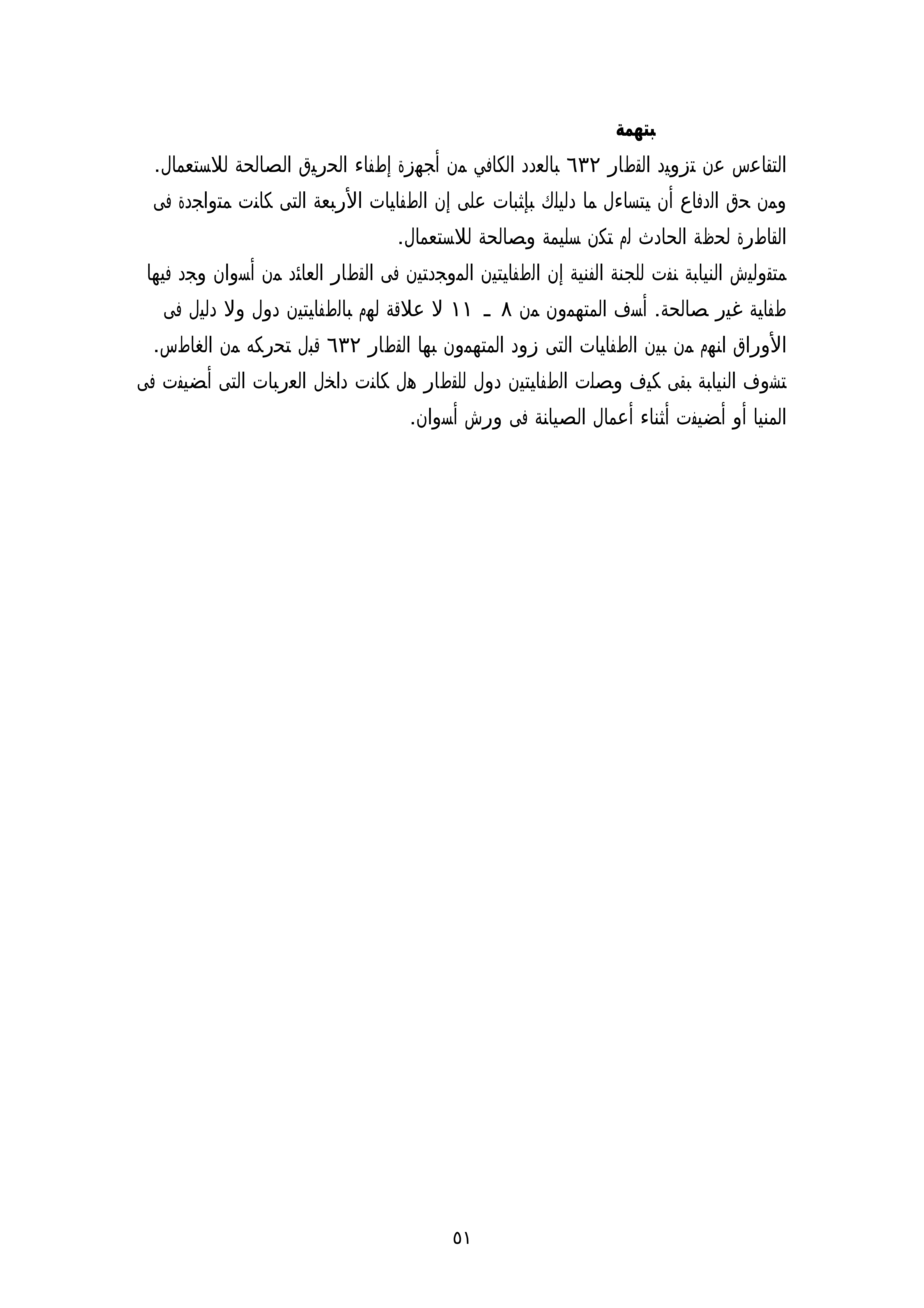
فهناك نقطة أولية يجب أن تتحقق وان تقيم النيابة الدليل على توافرها ... قبل أن نحاسب المتهم الثاني على عدم سلامة طفايات القطار ٨٣٢ باعتباره مشرفا على الدفاع المدني هذه النقطة الأولية هي أن يقوم الدليل ... على إن الطفايات الأربعة التى كانت موجودة فى القطار ٨٣٢ تحديدا غير سليمة.

لان المتهم من الثامن الى الحادي عشر ... مش مسئولين عن سلامة كل طفايات هيئة السكة الحديد.

ولا يحاكمون اليوم بتهمة عدم التأكد من سلامة كل طفايات هيئة السكة الحديد.

نحن نحاسب اليوم.

ونحن نخاطب اليوم.



بتهمة

التقاعس عن تزويد القطار ٦٣٢ بالعدد الكافي من أجهزة إطفاء الحريق الصالحة للاستعمال.
ومن حق الدفاع أن يتساءل ما دليلك بإثبات على إن الطفايات الأربعة التى كانت متواجدة فى القاطرة لحظة الحادث لم تكن سليمة وصالحة للاستعمال.
متقوليش النيابة نفت للجنة الفنية إن الطفايتين الموجدتين فى القطار العائد من أسوان وجد فيها طفاية غير صالحة. أسف المتهمون من ٨ ـ ١١ لا علاقة لهم بالطفايتين دول ولا دليل فى الأوراق انهم من بين الطفايات التى زود المتهمون بها القطار ٦٣٢ قبل تحركه من الغاطس.
تشوف النيابة بقى كيف وصلت الطفايتين دول للقطار هل كانت داخل العربات التى أضيفت فى المنيا أو أضيفت أثناء أعمال الصيانة فى ورش أسوان.

سيدي الرئيس ... حضرات المستشارين

معذرة ... والف معذرة ... لو كنت قد نكثت بالوعد وأطلت.

بل أخشى أن أكون قد أثقلت وأمللت.

واسمحوا لي فى الختام ... أن أسجل باسم هيئة الدفاع

لا كلمة شكر للهيئة الموقرة فمن غير الجائز توجيه الشكر للقضاء.

وانما كلمة إعزاز واعتزاز بسعة الصدر التى لمسناها طوال تداول القضية.

وبالحرص الذي لا حدود له على التدقيق والتحقيق فى كل صغيرة وكبيرة فى هذه الدعوى.

سعيا للتوصل الى الحقيقة الغائبة فى أعماق الأوراق.

وإذا كانت بلادنا ـ مبلية بترزية القوانين يفصلونها على هو الحاكم.

فهي مليئة أيضا بترزية القضايا ... يفصلونها ضد الأبرياء ويزحمون بها ساحات المحاكم.

ويدفعون فيها الى قفص الاتهام بالضحايا لامتداء الجناة الحقيقيين.

أن الدفاع يدرك كل الإدراك ... أن مسئوليتكم فى هذه القضية خطيرة وكبيرة.

لكنه يثق كل الثقة فى أن عدلكم سيظل هو الأكبر.

ولذلك فان شعبنا بأسره داخل هذه القاعة ... وخارج هذه القاعة ... يترقب حكمكم.

ويتوقع أن يكون رادعا كم تطلب النيابة ولكن ليس ضد هؤلاء المفحمين فى القضية وانما ضد المغبين عنها كما نناشدكم أن يطوى حكمكم العادل صفحات حمله التشهير والتشويه والتحيقي التى يتعرض لها المتهمون منذ مطلع التحقيق والتى تردد صداها حتى داخل هذه القاعة عندما وجهت الى المتهمين ابشع النعوت .

فردوا اعتبار هؤلاء الأبرياء فى حكمكم عن المسئولين الحقيقيين عن أرواح ودماء شهداء الحادث الكارثة .

جلسة ٢٠٠٢/٥/٢٥

(المحكمة سماع شهود)

مطلوب ضم دفتر ٨٠ حركة (الدفتر المحرز ٧٧ حركة، ٧٦ ميكانيكا (ليس دفتر رسمى))

الشاهد الأول: اللواء/ رضا طه شحاته – مساعد وزير الداخلية لشرطة النقل والمواصلات

الاسم/ رضا طه شحاته

السن/ ٥٧ سنة

السكن/ معلوم لدى جهة عمله

س/ متى توليت عمل مساعد وزير الداخلية؟

ج/ يوم ٢٠٠٢/٢/٢٦ (بعد الحادث)

س/ ماذا كان عملك قبل ذلك؟

ج/ في قطاع مصلحة السجون

س/ هل لك سابقة عمل بشرطة النقل والمواصلات؟

ج/ نعم حتى عام ٩٩

س/ هل لديك معلومات عن الحادث؟

ج/ علمت بالحادث كأى مواطن

س/ من الذى كان يتولى العمل قبل ذلك؟

ج/ اللواء محمد صادق

س/ هل موجود بالخدمة الآن؟

ج/ يعمل الآن وكيل قطاع الأمن

س/ هل تستطيع أن تحدد لنا بصفة عامة ما هى صلاحيات واختصاصات شـرطة النقل والمواصلات بالمرفق؟

ج/ تأمين المرفق واللائحة تشير لهذه الاختصاصات لشرطة النقل والمواصـلات ونحن نسير عليها

س/ هل شرطة النقل والمواصلات تتبع في عملها وزارة الداخلية أم تخضع للوائح السكة الحديد؟

ج/ الوظيفة الأولى أمنية من وزارة الداخلية يتلقى الأمر - لا سلطان لوزارة النقل والمواصلات

س/ أى لا سلطان لمرفق السكة الحديد على عملك إذن تسـتطيع أن تحـدد دورك الأمنى من حيث تأمين المرفق والمواطن؟

ج/ تأمين المحطات والورش وهناك بعـض اختصاصـات تقـع علـى الهيئـة واختصاصات تقع على عاتق الشرطة

فالتأمين ضد الحريق يقع على عاتق الهيئة والمكافحة وتقديم مشورة مـن ناحيـة الشرطة والتدخل في حالة الطلب

س/ ما هو دور شرطة النقل والمواصلات في تأمين ركاب القطارات؟

ج/ في بعض القطارات توجد نقط شرطة تتكون من فردين أو ثلاثة ولـيس لهـم ضبطية قضائية وتقع هذه الضبطية من مشرفى القطار وشرطة النقل تتلقى البلاغات مـن الكمسارية والمشرفين لتسلمها لأول قسم شرطة سكة حديد

س/ ما هو دورك الأمنى كرئيس لقطاع الشرطة في حالة تكدس القطارات والتـى تمثل خطورة على الركاب؟

ج/ تأمين الركاب أثناء تواجدهم على المحطات ضد أى جريمـة لكـن اسـتيعاب القطار لعدد معين مسئولية الراكب والمشرفين

س/ هل لك سلطة داخل القطار؟

ج/ ليس لى أى دور داخل القطار

س/ ماذا عن القطارات التى ليس بها نقط شرطة؟

ج/ القطارات المهمة نقطة وقطارات الأقاليم ليس بها

س/ هل كان القطار محل الحادث به نقطة شرطة؟

ج/ نعم

س/ ماذا في لائحة شرطة السكة الحديد في تأمين الركاب والقطارات؟

ج/ إحنا اللائحة تبعنا لا تعطينا إلا تأمين القطارات من المحطة

س/ في مثل قطار الحادث وهو قطار مزدحم بالركاب والتصور أن عدد الركـاب من ٢٠٠ إلى ٥٠٠ هل للشرطة دور في مثل هذا الأمر؟

ج/ إذا وجد الكمسارى أو رئيس القطار أنه يعوق شغله وإذا طلب منى

س/ لو تصورنا أنى مواطن بسيط واقف على محطة السكة الحديد ومش عـارف أركب مثل حالة القطار محل الحادث ألا تسمح اللوائح الشرطية أو الخاصة بالسكة الحديد باتخاذ إجراء ما؟

ج / ليس من صلاحيات شرطة النقل والمواصلات لأن الهيئة تعطى تـذاكر دون النظر لسعة العربة أو التقيد بأى عدد

س / في مثل هذه المواقف أليس من حقك أن توقف القطار أو تخفـض الحمولـة حرصا على حياة الركاب ؟

ج / ليس من حقى طالما لم يطلب منى التدخل من مسئولى الهيئة

س / هل هذا ما جاء بلائحة شرطة السكة الحديد ؟

ج / لا يوجد في لائحة السكة الحديد ما يكلفنى بالتدخل

س / هذه اللائحة أرى أنها منذ ١٩٦٢

ج / اللائحة تصدرها الهيئة وليس جهاز الشرطة ونحن فقط دورنـا تنفيـذ هـذه اللائحة

س / آخر تعديل للائحة سنة ٨٠ وحدثت حوادث كثيرة طوال هذه الفترة ألم يحدث أن استثارة هذه الحوادث مسئولى شرطة السكة الحديد أو الهيئة أن تعمل علـى تعـديلها بحيث يكون لشرطة السكة الحديد دور أكثر فعالية

ج / لا دخل لإدارة الشرطة في تعديلها

س / أنا أسألك الشرطة بتعمل ايه ألم يستفز هذا الأمر السادة بوزارة الداخلية ؟

ج / أعتقد أن هناك مكاتبات من الشرطة إلى الهيئة ببعض السلبيات لتلافيها

س / هل من حق الركاب الركوب من أبو غاطس ؟

ج / كان قبل الحادث نظام يدفع الراكب جنيه الهيئة تعتبرها غرامة لكن الراكـب يعتبرها تذكرة علشان يركب مرتاح وأنا مقدرش أمنعه

س / هل ترى أن هذا الجنيه يساوى أن يدخل كل من هب ودب ؟

ج / لأ طبعا وعشان كده أول ما جيت لغيت دخول الركاب الورش وهذه الغرامة

س / وما الذى دفعك لإلغائها ؟

ج / اللى دفعنى إلى إلغاء هذا النظام هو منع العبث والفوضى داخل الورش

س / بموجب ماذا كان يتم فرض هذا الجنيه ؟

ج / مذكرة قدمت لوزير النقل من الهيئة

س / (من الدفاع) قررت في شهادتك أن هناك مكاتبات وتقارير هـل اسـتجابت الهيئة لهذه المكاتبات ؟

ج / تبين أن هناك عدم استجابة بدليل وقوع الحادث وبعد الحادث بدأت الاستجابة قليلا مثل تخصيص ٣ مليون جنيه لشراء طفايات.

س / ما قولك فى أن غرامة الجنيه بناء على اقتراح من اللواء مدير إدارة شرطة المرافق؟

ج / أنا لا أتذكر هذا الأمر لأنه منذ عام ٧٧ وممكن الرجوع إلى المستندات فـى هذا الشأن

س / ما قولك فى أن هذه الغرامة توزع بنسبة ٧٠ % للهيئة ، ٢٠ % للكمسارية ، ٥ % لشرطة المرافق ؟

ج / أنا معلوماتى أن هناك تنسيق بين الهيئة وشرطة النقل والمواصلات

س/ ما قولك فى أن هذه الغرامة تم إقرارها بعد اقتراح عبر اللـواء مـدير إدارة شرطة المرافق ؟

ج / ما لا أتذكر هذا الأمر لأنه منذ عام ٧٧ ويمكن الرجوع إلى المستندات في هذا الشأن

أخرجت المحكمة المتهم الثالث/ ممدوح حسن عبد الرحيم (رئيس القطار)، المتهم الرابع/ فتحى راشد شحاته (مشرف)

أقوال المتهم الثالث كشاهد

الاسم / ممدوح حسن عبد الرحيم

السن / ٥٣ سنة

س / هل أنت رئيس القطار ؟

ج / لأ أنا أقدم واحد - رئيس القطار فى القطارات المكيفة

س / ما هى صورة التعاون بين مسئولى القطار والشرطة ؟

ج / هى المتابعة وعندما يكون هناك مخالفة أو راكب مش عايز يدفع أجرة ألجـأ إليهم

س / هل من حقك اللجوء إلى نقطة الشرطة فى القطار أو فى المحطة فى حالـة الزحام الشديد الذى يحول دون تأدية عملك ؟

ج / أنا كنت شغال فى الدرجة الثانية التى كانت أقل ازدحاما

س / بماذا تعلل عدم إبلاغ الشرطة عن المخالفات فى القطار ؟

ج / إذا كان هناك مخالفات فتوجد فى شنط الركاب وليس من حقى تفتيش أى راكب ده شغل الشرطة

س / أليس من حقك أن تقوم بإنزال الركاب فى حالة الركاب ؟

ج / مقدرش أقول للراكب ينزل لأنه قطع تذكرة والتذكرة عقد بينه وبين الهيئة

س / أحد الشهود (محمود حسنين الصباغ) قال أنكم لم تقوموا (الكمسارية) على القطار كالمعتاد ما قولك فى ذلك ؟

ج / لأ ده محصلش وزعنا أنفسنا على عربات القطار كالمعتاد (وذكر توزيع الكمسارية على العربات)

س / أليس لك دور فى التبليغ عند الزحام ؟

ج / لم أر أى مخالفات فى الثلاث عربات التى كنت أعمل بها قبل الحادث

س / ما تعليلك للحادث ؟

ج / لا أعلم

المتهم الرابع/ فتحى راشد شحاته (مشرف)/ كشاهد

الاسم / فتحى راشد شحاته

السن / ٤٩ سنه

س / ما هى صورة العلاقة بينك وبين مسئولى القطار والشرطة ؟

ج /

س/ ما هو دورك مع الشرطة فى حالة الزحام كيوم الحادث ؟

ج / أنا شغلى لو لاقيت واحد بيعمل شاى مثل ذلك كنت سلمته للشرطة، وأنا مـا شفتش أى حاجه من ديه فى القطار

س / ما تعليقك فيما ورد بالمعاينة لوجود موقد كيروسين ؟

ج / القطار وهو رايق لا يملك أى أحد أن يعمل شاى ، فما بالك فى حالة الزحـام الشديد

س / ما تعليلك بعدم إصابة أى أحد منكم أفراد طاقم القطار ؟

ج / لأنى كنت في منتصف العربة ١٤ وأنا مكلـف بالعربـات ١٦ ،١٥ ، ١٤ وبنتحرك بطريقة معينة وأثناء تدافع الناس وقعت ووقفونى وأعطيت إشـارة بالكشـاف وربنا أراد أن إحنا لم نصاب وأحنا كنا في منتصف العربة ١٤ وكان معنا شعبان فـ ولى والثانية كان فيها ممدوح وبلال.

- -

(العودة إلى مساعد وزير الداخلية)

س/ كيف عرفت قرار إلغاء الغرامة؟

ج / أنا بحكم منصبى عضو فى مجلس إدارة الهيئة

س / هل كل ما يصدر من الهيئة لك فيه رأى ؟

ج / نعم

س / هل رأيك استشارى ؟

ج / نعم رأيى استشارى والمجلس له أن يتخذ ما يشاء من قرارات

الحكـــم

باسم الشعب

محكمة جنايات الجيزة

المشكلة علنا برئاسة المستشار/ سعد عبد الواحد رئيس المحكمة

وحضور السيدين الأستاذين: جلال عبد الرحيم، مجدي حسين

المستشارون بمحكمة استئناف القاهرة

والسيد/ محمد حمدي مدير النيابة والسيد/ محمد عبد العزيز أمين سر المحكمة

أصدرت الحكم الأتي:

فى قضية النيابة العامة رقم ٢٨١٦ سنة ٢٠٠٢، (رقم ٥٩٨ سنة ٢٠٠٢ م كلى)

ضـــــــد

١. على محمد على عامر ٤٧ سنة مهندس ميكانيكي - بورش أبى غاطس
٢. محمد أحمد إبراهيم متولي ٥٧ سنة ملاحظ وردية بورش أبى غاطس
٣. ممدوح حسن عبد الرحيم ٥٣ سنة رئيس القطار
٤. فتحي راشد شحاتة زيد ٤٩ سنة مشرف
٥. شعبان فولى سالم عبد العاطى ٤٨ سنة مشرف
٦. محمد محمود بلال عبد ا ٥٢ سنة مشرف
٧. جمعة محمد على حسانين ٤٨ سنة مشرف
٨. أحمد يوسف إبراهيم على ٤٥ سنة مهندس الصندوق بالعربات العادية والمشرف على قسم الدفاع المدني بورش أبو غاطس
٩. أمين محفوظ عفيفى محمد ٥٩ سنة رئيس قسم الدفاع المدني بورش أبى غاطس
١٠. محمود محمد إبراهيم الطويل ٥٧ سنة اسطي الطفايات بورش أبى غاطس
١١. صابر إبراهيم عبد الرازق حبيب ٤٣ سنة مسئول الطفايات

حضر المتهمون جميعا ومعهم للدفاع الأساتذة/ فاروق المحلاوى - المحـامى الموكـل عـن المتهم الأول والثاني، والثامن والتاسع، والعاشر وإلحادي عشـر - وحضـر عـنهم أيضـا الأساتذة/ ثروت عامر، بهاء عبد الخالق وحضر الأستاذ/ أحمد نبيل الهلالي - المحامى عـن جميع المتهمين موكلا وحضر الأستاذ/ خاف ا ربيع الخلايلى - المحامى للدفاع عن جميـع المتهمين وقدم تفويض صادر من النقابة العامة للعاملين بالسكك الحديدية وحضر الأسـتاذان، نبيل طاهر حجازي، محمد عبد الرحمن البرعى - عن المتهمين - الثالث والرابع والخـامس والسادس والسابع وحضر من النقابة العامة للدفاع عن جميع المتهمين كلا من الأساتذة/ أحمد نبيل الهلالي، أحمد يسرى، سعيد الفار/ أحمد كامل عواد، خاف الخلايلى/ ربيع راشد، محمود

المحلاوى، حمدي الأسيوطى، جمال عبد العزيز صفاء زكى مراد/ يوسف عبد العال، وماجدة فتحي، أمين الحمراوى، ثروت محمد عامر، بهاء عبد الخالق عمر، رضا مرعى، طارق عبد العال، أحمد سيف الإسلام حمد، خالد على عمر وكلهم وحضر الأستاذ / شافعي - المحـامى عن المدعى بالحق المدني مختار على مهدى- وادعى مدينا عما فقد من أموال تقدر بحـوالى اثنين مليون جنيه ومائة ألف جنيه قبل السيد/ وزير النقل والمواصلات ورئيس هيئـة سـكك حديد مصر والمتهمون الحاضرين بالجلسة بطريق التضامن فيما بينهم مجتمعين أو منفـردين وسدد رسم الدعوى المدنية اتهمت النيابة العامة المتهمين المذكورين انهـم فـى يـومى ١٩، ٢٠/٢/٢٠٠٢ بدائرة قسم شرطة الأزبكية ومركز شرطة العياط بمحافظتى القاهرة والجيزة.

أولاً: المتهمان الأول والثانى:

بصفتهما موظفين عموميين "مهندس وملاحظ الصيانة بورش أبى غاطس بالهيئة القومية لسكك حديد مصر . ارتكبا تزويراً فى محرر رسمى هو سجل استعداد القطـارات بجعلهـا واقعـة مزورة فى صورة واقعية صحيحة مع علمهما بتزويرها بأن اثبتا فيه خلافا للحقيقة صـلاحية القطار رقم ٨٣٢ المتجه من القاهرة إلى أسوان للتحرك واستيفائه لوسائل الرقابة من الحريـق وذلك على النحو المبين بالتحقيقات

ثانياً: المتهمون جميعاً:

١- تسببوا بخطئهم فى وفاة ٣٦١ شخصا من ركاب القطار رقم ٨٣٢ المتجه من القاهرة إلى أسوان وكان ذلك ناشئا عن إهمالهم وعدم مراعاتهم للقوانين والقرارات واللوائح بأن تقـاعس المتهمون من الثامن ، حتى الأخير عن تزويد ذلك القطار بالعدد الكافى مـن أجهـزة إطفـاء الحريق والتأكد من صلاحية الموجود به منها وسمح الأول والثانى بتحرك القطار بعد أن أثبتا بسجل استعداد القطارات - خلافا للحقيقة - صلاحية السير رغم عدم استيفائه لوسائل الإطفاء المشار إليها بينما قعد المتهمون من الثالث حتى السابع عن اتخاذ الإجراءات التـى تقتضـيها طبيعة عملهم فى الحد من زيادة عدد الركاب الذين اقترب عددهم من الأربعـة آلاف راكـب تكدست بهم عربات القطار - والتأكد من صلاحية وسائل إطفاء الحريق الذى نشب من جراء إشعال مصدر ذو لهب وحال تكدس الركاب دون استخدام أى من المتهمين لفرامل الطـوارئ فاستمر القطار فى سيره مشتعلا ما يقرب من خمس عشرة دقيقة مم ساهم فى سرعة انتشـار النيران فى عرباته وقد تضافرت أخطائهم سالفة الذكر فى التسبب فى إصابة المجنـى علـيهم بالإصابات الواردة بالتقارير الطبية الشرعية والتى أودت بحياتهم على النحو المبين بالتحقيقات

٢- تسببوا بخطئهم فى إصابة ٦٦ من ركاب القطار سالف الذكر وكان ذلك ناشئا عن إهمالهم وعدم مراعاتهم للقوانين والقرارات واللوائح على النحو الوارد

بوصف التهمة السابقة فترتب على ذلك إصابة المجنى عليهم بالإصابات الـواردة بالتقـارير الطبية المرفقة وذلك على النحو المبين بالتحقيقات

٣- بصفتهم موظفين عموميين بالهيئة القومية لسكك حديد مصر تسببوا بخطئهم فـى إلحـاق ضرر جسيم بأموال الجهة التى يعملون بها وكان ذلك ناشئا عن إهمالهم فـى أداء وظـائفهم وإخلاله بواجباتها على النحو الوارد بوصف التهمة السالفة الأمر الذى ترتب عليه تفاقم حادث حريق القطار والمملوك لجهة عملهم ونتج عن ذلك تلف سبع من عرباته تبلغ قيمتهـا مليـون وستمائة وواحد وثلاثين آلاف جنيه على نحو ما ورد بالتحقيقات بها.

ثالثاً: المتهمون من الثامن حتى الأخير:

بصفاتهم سالفة الذكر ومعهود إليهم بصيانة مال من الأموال العامة واسـتخدامه أهملـوا فـى تزويد القطار رقم ٨٣٢ بعدد كاف من اسطوانات الإطفاء لاستخدامها فى حالات الطوارئ ولم يتحققوا من صلاحية الموجود منها على نحو عطل الانتفاع بها مما عرض سـلامة الركـاب للخطر وقد ترتب على هذا الإهمال من جانبهم وقوع حادث حريق القطار الذى نجم عنه وفاة وإصابة أكثر من أربعمائة شخص وذلك على النحو المبين بالتحقيقات

وقد أحيل المتهمين المذكورين إلى هذه المحكمة لمحاكمتهم طبقا للقيد والوصف الواردين بأمر الإحالة

وبجلسة اليوم سمعت الدعوى على النحو المبين بمحضرهما تفصيلا

المحكمة

بعد الإطلاع على الأوراق وسماع المرافعة والمداولة قانونا حيث أن واقعات هـذه الـدعوى حسبما حصلتها المحكمة من مطالعة أوراقها وما تم فيها من تحقيقات تتحصل فى أن النيابـة العامة نسبت إلى المتهمين :

١- على محمد على عامر ٤٧ سنة مهندس ميكانيكى بورش أبى غاطس

٢- محمد أحمد إبراهيم متولى ٥٧ سنة ملاحظ الوردية الثانية بورش أبى غاطس

٣- ممدوح حسن عبد الرحيم ٥٣ سنة رئيس القطار

٤- فتحى راشد شحاته زيد ٤٩ مشرف

٥- شعبان فولى سالم عبد العاطى ٤٨ سنة مشرف

٦- محمد محمود بلال عبد ا ٥٢ سنة مشرف

٧- جمعة محمد على حسانين ٤٨ سنة مشرف

٨- أحمد يوسف إبراهيم على ٤٥ سنة مهندس الصندوق بالعربات العادية والمشرف على قسم الدفاع المدنى بورش أبو غاطس

٩- أمين محفوظ عفيفى محمد ٥٩ سنة رئيس قسم الدفاع المدنى بورش أبى غاطس

١٠- محمود محمد إبراهيم الطويل ٥٧ سنة أسطى الطفايات بورش أبى غاطس

١١- صابر إبراهيم عبد الرازق حبيب ٤٢ سنة مسئول الطفايات لأنهم فى يومى ١٩، ٢٠/٢/٢٠٠٢ بدائرة قسم شرطة الأزبكية ومركز شرطة العياط بمحافظتى القاهرة والجيزة

أولاً: المتهمان الأول والثانى:

بصفتهما موظفين عموميين "مهندس وملاحظ الصيانة بورش أبى غاطس بالهيئة القومية لسكك حديد مصر" ارتكبا تزويرا فى محرر رسمى هو سجل استعداد القطارات بجعلها واقعة مزورة فى صورة واقعة صحيحة مع علمهما بتزويرها بأن أثبتا فيه خلافا للحقيقة صلاحية القطار رقم ٨٣٢ المتجهة من القاهرة إلى أسوان للتحرك واستيفائه لوسائل الوقاية من الحريق وذلك على النحو المبين بالتحقيقات

ثانياً: المتهمون جميعاً:

١- تسببوا بخطئهم فى وفاة ٣٦١ شخصا من ركاب القطار رقم ٨٣٢ المتجه من القاهرة إلى أسوان وكان ذلك ناشئا عن إهمالهم وعدم مراعاتهم للقوانين والقرارات واللوائح بأن تقاعس المتهمون من الثامن حتى الأخير عن تزويد ذلك القطار بالعدد الكافى من أجهزة إطفاء الحريق والتأكد من صلاحية الموجود به منها وسمح الأول والثانى بتحرك القطار بعد أن اثبتا بسجل استعداد القطارات - خلافا للحقيقة صلاحيته للسير رغم عدم استيفائه لوسائل الإطفاء المشار غليها بينما قعد المتهمون من الثالث حتى السابع عن اتخاذ الإجراءات التى تقتضيها طبيعة عملهم فى الحد من زيادة عدد الركاب الذين اقترب عددهم من الأربعة آلاف راكب تكدست بهم عربات القطار والتأكد من صلاحية وسائل إطفاء الحريق الذى نشب من إجراء إشعال مصدر ذو لهب، وحال تكدس الركاب دون استخدام أى من المتهمين الآخرين لفرامل الطوارئ فاستمر القطار فى سيره مشتعلا ما يقرب من خمس عشرة دقيقة مما ساهم فى سرعة انتشار النيران فى عربات وقد تضافرت أخطائهم سالفة الذكر فى التسبب فى إصابة المجنى عليهم بالإصابات الواردة بالتقارير الطبية الشعرية والتى أودت بحياتهم على النحو المبين بالتحقيقات

٢- تسببوا بخطئهم فى إصابة ٦٦ من ركاب القطار سالف الذكر وكان ذلك ناشئا عن إهمالهم وعدم مراعاتهم للقوانين والقرارات واللوائح على النحو الوارد بوصف التهمة السالفة فترتب على ذلك إصابة المجنى عليهم بالإصابات الواردة بالتقارير الطبية المرفقة وذلك على النحو المبين بالتحقيقات.

٣- بصفتهم موظفين عموميين "موظفين بالهيئة القومية لسكك حديد مصر" تسببوا بخطئهم فى إلحاق ضرر جسيم بأموال الجهة التى يعملوا بها وكان ذلك ناشـئا عـن إهمـالهم فـى أداء وظائفهم وإخلالهم بواجباتهم على النحو الوارد بوصف التهمة السابقة الأمر الذى ترتب عليـه تفاقم حادث حريق القطار المملوك لجهة عملهم ونتج عن ذلك تلف سبع من عرباته تبلغ قيمتها مليون وستمائة وواحد وثلاثين آلف جنيه على نحو ما ورد بالتحقيقات

ثالثاً: المتهمون من الثامن حتى الأخير:

بصفاتهم سالفة الذكر ومعهود إليهم بصيانة مال من الأموال العامة واسـتخدامه أهملـوا فـى تزويد القطار رقم ٨٣٢ بعدد كاف من اسطوانات الإطفاء لاستخدامها فى حالات الطوارئ ولم يتحققوا من صلاحية الموجود منها على نحو عطل الانتفاع بها مما عرض سـلامة الركـاب للخطر وقد ترتب على هذا الإهمال من جانبهم وقوع حادث حريق القطار الذى نجم عنه وفاة وإصابة أكثر من أربعمائة شخص وذلك على النحو المبين بالتحقيقات.

وطلبت عقابهم طبقا لمواد الاتهام ١١٦ مكرر أ فقرة ١ ، ١١٦ مكرر ب ١، ٢ ١١٩ مكرر ه ، ٢١٣، ٢٣٨، ٢٤٤ من قانون العقوبات وحيث أن النيابة العامة وكنت فى إسـناد الاتهـام وأدلة الثبوت إلى شهادة كل من:

١- العقيد/ محمود عبد الحميد سعد - بالإدارة العامة للدفاع المدنى بمديرية أمن الجيزة.

٢- مقدم/ على سيد عبد العال - بالإدارة العامة للدفاع المدنى بمديرية أمن الجيزة .

٣- دكتور/ بولس نجيب سلامة - أستاذ التخطيط والنقل والسكك الحديدية - شعبة الهندسـة جامعة القاهرة.

٤- دكتور/ ثروة وزير أبو عرب عطية - أستاذ ومدير معمـل القياسـات المهاريـة بكليـة الهندسة جامعة القاهرة .

٥- دكتورة/ الهام أبو الفتوح الزناتى - رئيس شعبة البحـوث الهندسـية بـالمركز القـومى للبحوث وأستاذ الهندسة الكيمائية .

٦- دكتور/ محمد عبد الرحيم محمد بدر - أستاذ القوى الكهربائية بجامعة عين شمس

٧- العميد/ محمد أحمد عامر أمين - مدير إدارة الحرائق والمفرقعـات بالمعامـل الجنائيـة بوزارة الداخلية .

٨- دكتور/ بدران محمد بدران - أستاذ/ البولى ميراشا بالمركز القومى للبحوث .

٩- لواء شرطة/ محمد حسن حسين - مدير إدارة الدفاع المدنى والحريـق بمديريـة أمـن الجيزة.

١٠- سعيد أحمد محمود عبد الرحيم - ناظر حوش ورشة أبو غاطس - ومعاون قسم الحركة بالورشة .

إذ شهد العقيد/ محمود عبد الحميد سعد - بالإدارة العامة للدفاع المدنى بالجيزة - بأنه أخطر بالحادث بعد تجاوزه محطة العياط بدقائق فانتقل على الفور حيث شاهد عربات القطار السبعة مشتعلة فقام وقوات الإطفاء المصاحبة له بالعمل على إخماد الحريق إلى أن تمكن من ذلك بصعوبة بالغة نظر لأحكام غلق الأبواب الخاصة بالعربات وأضاف أنه تبين له عقب إخماد الحريق عدم وجودا أية وسائل إطفاء بعربات القطار السبعة المحترقة .

وقرر الشاهد الثانى المقدم/ على سيد عبد العال على بالإدارة العامة للدفاع المدنى بمديرية أمن الجيزة أنه أنتقل مع الشاهد السابق إلى مكان الحادث فور إخطاره وقوات الإطفاء المصاحبة له - بعد دقائق - ليجد العربات السبعة مشتعلة وكم النيران غير عادى وتمكن وزملاءه من إخماد النيران ولم يجد بالعربات المحترقة أية وسائل إطفاء.

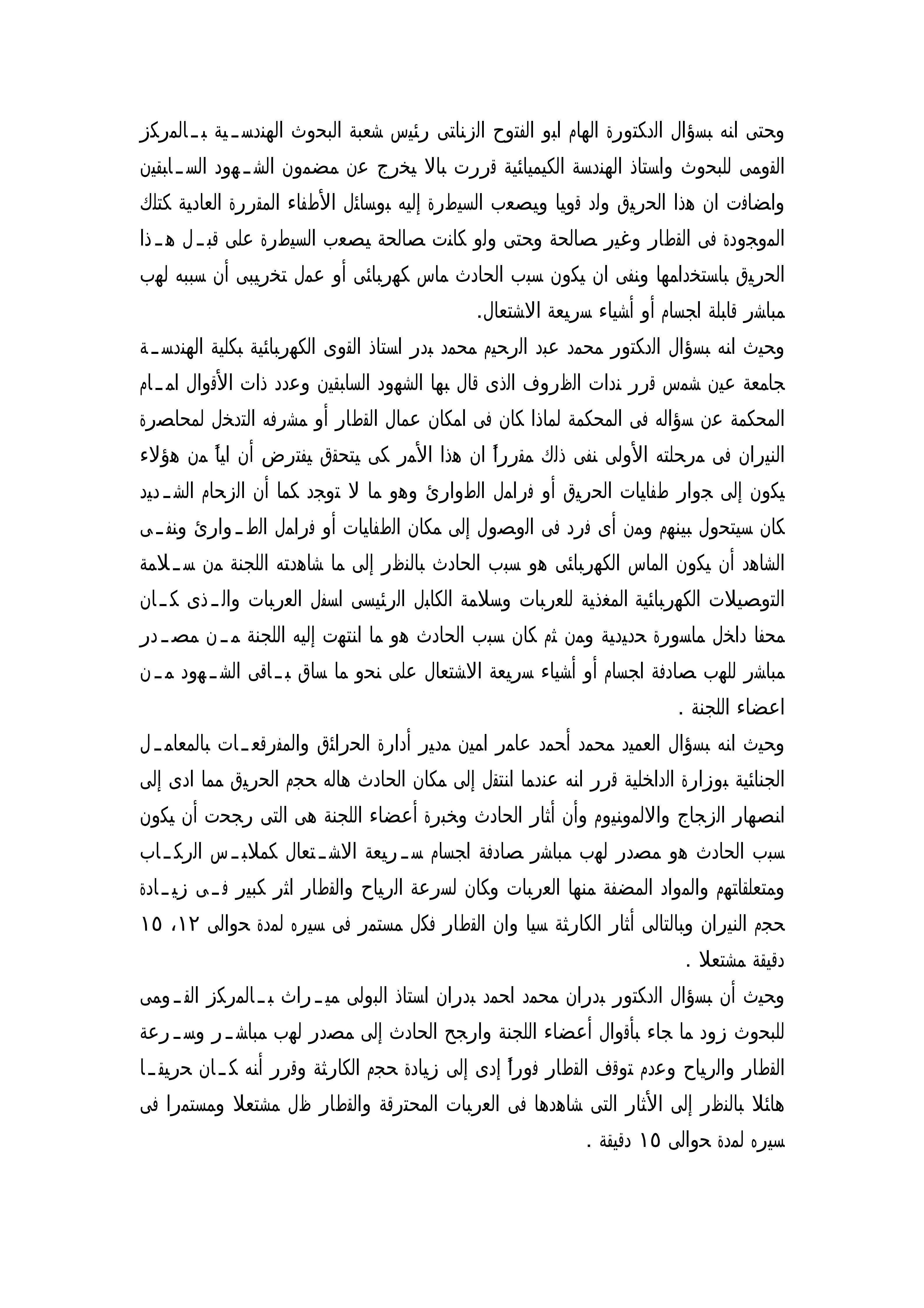
وحيث أنه بسؤال الدكتور/ بولس نجيب سلامة أستاذ التخطيط والنقل والسكك الحديدية بكلية الهندسة جامعة القاهرة ورئيس اللجنة الفنية التى أقرت النيابة العامة لتشكيلها فور الحادث - أنه وزملاءه توجهوا إلى مكان الحادث فى اليوم التالى حيث قاموا لمعاينة عربات القطار المنكوب سواء المحترقة بعد اكتشاف قائد القطار ومساعدة للحريق وهى العربات التاسعة وما بعدها - خلصت اللجنة وبإجماع إلى أن مؤخرة العربة الثانية عن الجهة القبلية هى منطقة بداية الحريق الذى امتد إلى باقى عربات القطار بسرعة كبيرة نتيجة عدم وجود أية وسائل إطفاء داخل العربات وأضاف أنه مما ساهم فى تفاقم الحادث والخسائر تكدس عربات القطار بالركاب بصورة غير مقبولة إضافة إلى ما ثبت لدى اللجنة من فحص فرامل الطوارئ والتى تبين عدم استخدامها أثناء الحادث كما ثبت للجنة عند معاينة العربات السليمة من ذات القطار عثر بالعربتين ٤،٥ على إسطوانتى إطفاء ثبت من الفحص عدم صلاحيتها وبسؤاله أمام المحكمة ردد ذات الأقوال وأضاف أنه كان أمام اللجنة ثلاث احتمالات للحادث عمل تخريبى أو الماس الكهربائى أو مصدر إشعال مباشر - موقد كيروسين أو بوتاجاز - وانتهت اللجنة إلى ترجيح السبب الثالث وإجابة على استنتاج المحكمة قال أن هذا هو السبب المرجح، وشرح ذلك قائلا انه يفترض أن هناك مجهولا أشعل موقد الكيروسين أو الكان الصغير الذى يصطحبه ركاب هذه القطارات عادة ضمن متعلقاتهم لإعداد الشاى أو تناول الدخان - المعسل فأمسكت النيران بأجسام محيطة بالمكان سريعة الاشتعال ومن ثم زاد اللهيب وتعذر السيطرة عليها خصوصا - كما قال - وأن كل ما كان يحيط بمكان الحريق سريعة الاشتعال بدءاً من ملابس الضحايا المصنوعة كلها من مادة البوليستر أو البطاطين والمتعلقات التى عثر على بقاياها محترقة فى العربات فضلا عن أن العربات نفسها أرضها وسقفها ودهاناتها والمواد المصنوعة منها المقاعد كلها مواد قابلة وسريعة الاشتعال -كالإسفنج والخشب الحبيبى والأبلكاش والبوليستر والبويات والفنالكستر وكان يتعين جراعات استخدام مواد بديلة فى

صناعة العربات تكون غير قابلة للاشتعال أو بيئة الاشتعال وهذا الترجيح مفترض كما يقـول الدكتور بولس رئيس اللجنة أن هذه النيران بعد توهجها صادفت هذه الأشياء وأمسـكت بهـا ومن ثم تعذرت السيطرة عليها وكانت الكارثة وقرر الشاهد أن هذا هو الاحتمال المرجح لدى اللجنة وفى المقابل نفى العمل التخريبى لأنه لم يوجد فى مكان الحادث أو العربات أية آثـار لمتفجرات أو بودرة مما قد تستخدم فى مثل هذه الأعمال التخريبية كما انـه نفـى وأعضـاء اللجنة أن يكون الماس الكهربائى هو السبب فى إشعال النار لان اللجنة بها متخصصين فـى مجال الحرائق والكهرباء وحتى التوصيلات التى اسفل العربات "الكابلات سليمة غير محترقة كما أن هناك توصيلات العربات التى احترق منها كان بفعل النيران ولم يكـن المـاس هـو مصدر هذه النيران ومن ثم يعنى أن الاحتمال المرجح لدى اللجنة هو التفسير الأول السـابق شرطة والخاص بمصدر لهب مباشر - موقد كيروسين أو غاز أضاف أن الزحام الشديد هـو الذى ساهم بازدياد حجم الكارثة - منع أي تدخل من القائمين على أمر القطار تداركه الكارثة فى الوقت المناسب أو قرر أن الوقت المناسب للسيطرة على أية نيران فى مثل ظروف هـذا القطار هو من أربع إلى ستة دقائق وبعد ذلك تعذر السيطرة عليه وأضاف أن الطفايات المشار إليها آمالها كانت غير موجودة ولو كانت موجودة فهى غير مؤثرة أو مقالة فى مثل هذا الحين وإن تأثير هذه الطفايات لا يتجاوز المتر المربع !!! واضاف ان الحريق بدأ من مؤخرة العربة الحادية عشر من القطار وامتد إلى باقى العربات وتبينت اللجنة ذلك من أثار الحريق ومكـان تكدس الجثث فى العربات واذا واجهته المكن بإمكانية أن تكون هناك عمل تخريبى أو بـودرة حارقة القت على القطار نفى ذلك لعدم وجود أثار بين ذلك وأن الذى ساعد على سرعة انتشار النيران وحجمها الهائل سرعة الرياح لأن القطار كان متجها إلى الجهة القبلية والرياح تقـذف باللهب إلى الجهة البحرية - مؤخرة العربات - كما ان تكدس الركاب مصدره غير طبيعيـة هو الذى ساعد على زيادة حجم الضحايا والجثث ولم يتمكن احد من الدخول إلى النيـران أو مصدرها - المرجح فى تقرير اللجنة - فى وقت مناسب وقد ثبت للجنة من الفحص المعمـل أن الطفايات التى وجدت اللجنة بعضها فى غير مؤثرة - مع ملاحظة أن اللجنة - كما قـال الشاهد عاينت العربات التى لم تحترق فى اليوم التالى وفى القاطس عقب عودة القطـار مـن رحلته إلى اسوان لانه عند الحادث سارع قائد القطار ومساعده بفصل العربات مـن التاسـعة إلى الأمام واستمر القطار فى رحلته إلى اسوان حسب الأوامر التى صـدرت لـه مـن إدارة الحركة المركزية - وتوقف القطار فى المنيا للتموين وهو ما حمل الدفاع على التشكيك فـى وجود هذه الطفايات اصلا فى القطار واحتمال أن يكون قد زود بها فى المنيا أو اسوان.

وحيث انه لسؤال الدكتور ثروت ابو عرب عطية الاستاذ بكلية الهندسة جامعة القاهرة ومدير القياسات والمعايرة بكلية الهندسة جامعة القاهرة قرر بحقوق ما قرره الشاهد السـابق رئـيس



اللجنة واضاف ان الثابت علميا أنه بالامكان السيطرة على مثل الحريق الذى شب فى القطـار شريطة أن تبذل جهود الأطفاء إلى حد انعدامها قد حال دون امكانية السيطرة على الحريق فى مهده - كما أن تدكس الركاب قد اسهم بصورة فعالة فى سرعة اشتعال النيران وامتدادها إلى باقى العربات واضاف الشاهد أن سبب الحادث مصدر لهيب مباشر صـادفه اجسـام ومـواد سريعة الاشتعال تتمثل فى المواد المصنوعة من البوليستر ومشتقات البترول هـى بطبيعتهـا سريعة وشديدة الاشتعال كملابس الركاب والمـواد المصـنوعة منهـا محتويـات العربـات كالأرضيات البلاستيك والفنالكس واغلب متعلقات الركاب كما اسـفرت عـن ذلـك معاينـة محتويات الركاب التى عانيتها اللجنة فضلا عن سرعة الرياح وسرعة القطار إضاف الشـاهد أن هذا الذى انتهت إليه اللجنة على سبيل الاحتمال والترجيح بالنظر إلى أثار الحريق وحجمة بالنظر إلى خبرة اعضاءها وإذ سألته المحكمة الا يكون هذا التسبب على سبيل القطع قـرران ذلك كان تقتضى أن تكون من شاهد بدايته عند اشعال موقد كيروسين أو الغاز وهو لم يحدث ومن ثم لم يكن امام اللجنة الى الترجيح والأخذ بإحدى الاحتمالات بالنظر إلى ظروف الحادث وملابساته الأثار التى عثرت عليها اللجنة وخبرة اعضاءها واضاف انـه لـم يكـن بالتيـار والعربات المحترقة اية وسائل أطفاء وان وجدت فيها معدومة الاثر لان اللجنـة عثـرة فـى العربات التى لم تحترق وعقب عودتها من اسوان على اسطوانتى اطفاء غير صالحتين والمادة المملؤتين بها غير صالحة وعلية فحتى ولو كانت هناك طفايات من هذا النوع ايا كان عـددها فهى غير مؤثرة واشار الشاهد إلى انه اشترك فى العديد من اللجان كاستاذ متخصـص فـى الجامعة ولسيادته لمدة لجان وشار إلى ضرورة مراعاة استخدام مواد غير قابلة للأشتعال مما تصبح منه العربات وحتى البويات يوجد مواد خاصة وعازلة كما أن وسائل الأطفاء الموجودة حاليا غير مؤثرة ويوجد وسائل اخرى حديثة وهى وأن كانت تزيد التكلفة قليلا إلى أن القائـد اكبر بكثير من هذه التكلفة على المدى البعيد لارواح الركاب وممتلكات الهيئة لأن الطفايـات الموجودة والتى عاينتها اللجنة سواء فى العربات السليمة أو حتى فى مخازن الهيئة مغشوشـة ومجهولة المصدر وأكد الدكتور أو عرب فى شهادته على أن ما انتهت إليه اللجنة من سـبب الحريق هو المرجح ونفى أن يكون للماس الكهربائى دخـل فـى حـدوث أو التخريـب لان التوصيلات اسفل العربات كانت سليمة لانها محمية بجراب من المواسـير الصـلب كمـا أن التوصيلات الداخلية التى احترقت كانت من أثار الحريق ولم تكن هى مصدر الحريـق اذا ان ما قالة للعمل التخريبى فاللجنة لم تجده فى اثار الحادث أو الركاب ما يشير إلى استخدام مثـل هذه الوسائل أو المواد وتأكد هذا الاحتمال من العثور على مواقد كيروسين وغـاز صـغيرة محترقة ضمن مخلفات العربات ما يرجح الاحتمال الذى ذهبت إليه اللجنة .



وحتى انه بسؤال الدكتورة الهام ابو الفتوح الزناتى رئيس شعبة البحوث الهندسية بالمركز القومى للبحوث واستاذ الهندسة الكيميائية قررت بالا يخرج عن مضمون الشهود السابقين واضافت ان هذا الحريق ولد قويا ويصعب السيطرة إليه بوسائل الأطفاء المقررة العادية كتلك الموجودة فى القطار وغير صالحة وحتى ولو كانت صالحة يصعب السيطرة على قبل هذا الحريق باستخدامها ونفى ان يكون سبب الحادث ماس كهربائى أو عمل تخريبى أن سببه لهب مباشر قابلة اجسام أو أشياء سريعة الاشتعال.

وحيث انه بسؤال الدكتور محمد عبد الرحيم محمد بدر استاذ القوى الكهربائية بكلية الهندسة جامعة عين شمس قرر بذات الظروف الذى قال بها الشهود السابقين وعدد ذات الأقوال امام المحكمة عن سؤاله فى المحكمة لماذا كان فى امكان عمال القطار أو مشرفه التدخل لمحاصرة النيران فى مرحلته الأولى نفى ذلك مقرراً ان هذا الأمر كى يتحقق يفترض أن اياً من هؤلاء يكون إلى جوار طفايات الحريق أو فرامل الطوارئ وهو ما لا توجد كما أن الزحام الشديد كان سيتحول بينهم ومن أى فرد فى الوصول إلى مكان الطفايات أو فرامل الطوارئ ونفى الشاهد أن يكون الماس الكهربائى هو سبب الحادث بالنظر إلى ما شاهدته اللجنة من سلامة التوصيلات الكهربائية المغذية للعربات وسلامة الكابل الرئيسى اسفل العربات والذى كان محفا داخل ماسورة حديدية ومن ثم كان سبب الحادث هو ما انتهت إليه اللجنة من مصدر مباشر للهب صادفة اجسام أو أشياء سريعة الاشتعال على نحو ما ساق باقى الشهود من اعضاء اللجنة .

وحيث انه بسؤال العميد محمد أحمد عامر امين مدير أدارة الحرائق والمفرقعات بالمعامل الجنائية بوزارة الداخلية قرر انه عندما انتقل إلى مكان الحادث هاله حجم الحريق مما ادى إلى انصهار الزجاج والالمونيوم وأن أثار الحادث وخبرة أعضاء اللجنة هى التى رجحت أن يكون سبب الحادث هو مصدر لهب مباشر صادفة اجسام سريعة الاشتعال كملابس الركاب ومتعلقاتهم والمواد المضفة منها العربات وكان لسرعة الرياح والقطار اثر كبير فى زيادة حجم النيران وبالتالى أثار الكارثة سيا وان القطار فكل مستمر فى سيره لمدة حوالى ١٢، ١٥ دقيقة مشتعلا .

وحيث أن بسؤال الدكتور بدران محمد احمد بدران استاذ البولى ميراث بالمركز القومى للبحوث زود ما جاء بأقوال أعضاء اللجنة وارجح الحادث إلى مصدر لهب مباشر وسرعة القطار والرياح وعدم توقف القطار فوراً إدى إلى زيادة حجم الكارثة وقرر أنه كان حريقا هائلا بالنظر إلى الأثار التى شاهدها فى العربات المحترقة والقطار ظل مشتعلا ومستمرا فى سيره لمدة حوالى ١٥ دقيقة .

وحيث أنه بسؤال اللواء محمد حسن حسين مدير إدارة الدفاع المدنى والحريق بمديرية امـن الجيزة عضو اللجنة شهد بما شهد به أعضاء اللجنة سبا الأول والثانى زملاءه فى إدارة الدفاع المدنى بالجيزة الذين انتقلا إلى مكان الحادث فور اخطارهما واضاف انه صعد إلى عربـات القطار فور وصوله وعقب اطفاء العربات المحترقة عثر على اسطوانة بوتجاز مـن الحجـم المنزل زنه ١٨ كم لم يتم التحفظ عليها فى زحمة الحدث وكان كل ما شغله هو اخلاء المكان منها تفاديا لأثار انفجارها واضاف أنه يعمل فى مجال الاطفاء من عام ١٩٦٤ واشترك فـى أطفاء اكثر من ثلاثة الاف حريق وان الحريق كان هائلا ولم نتمكن قـوات الانقـاذ والـدفاع المدنى من السيطرة على النيران الا بعد جهد كبير ولم تتمكن القوات من دخول العربـات الا بعد نقل العربات المحترقة إلى مكان يبعد حوالى ٢ كم من مكان بدايته وقرر انه لم يشاهد أية طفايات حريق فى القطار وهو من أول القوات وزميليه الذين وصلوا إلى مكان الحادث عقب دقائق من اخطار نقطة مكان العياط اقرب نقطة إلى مكان الحادث وكما اضاف انه حتى لـو كانت الطفايات موجودة ما كانت لتؤثر فى الحريق كحجمة الكبير وشـدة النيـران واللهـب المنبعث منها - كما أن شدة الزحام ما كانت لتمكن اى احد من الوصول إلى مكان النيران فى بدايتها أو اثناء الحريق فضلا من ان القطار لم يتوقف الا بعد اشتعال النيـران بحـوالى ١٢، ١٥، دقيقة .

وحيث انه بسؤال سعيد أحمد محمود عبد الرحيم ناظر حوش ورشة أبو غاطس ومعاون قسـم الحركة بالورشة قرر أن المنوط بالاحتفاظ بسجل استعداد القطارات الذى يثبت بد تمام كافـة اعمال الصيانة لاى قطار قبل رحيله ونزيله مهندس وملاحظ الوردية بتوقيعهما تدليلا علـى صلاحية القطار للسفر ويضيف أن المتهمين الأول والثانى قد وقعا بتاريخ ٢٠٠٢/٢/١٩ بذات السجل قرين القطار ٨٣٢ بما يفيد قيامهما بكافة اعمال الصيانة التى تشمل من بين ما تشـمله توافر اسطوانات الأطفاء بالقطار وصلاحيتها للاستخدام واضاف انه بغير توقيع المتهمين على السجل بما يفيد ذلك ما كان يؤذن لقائد بحفاوره ورشة الصيانة.

وحيث ان النيابة العامة اوردت فى نهاية قائمة الشهود وملاحظتها المتمثلة فيما يلى: -

١- ثبت من تقرير اللجنة الفنية المشكلة بمعرفة النيابة العامة أن اسباب الحريق انه شب نتيجة مصدر حرارى ذو لهب كأحد مواقد الكروستين أو الغاز التى تم العثـور عليهـا بمخلفـات الحريق وأن الحريق بدأ بمؤخرة العربة ١١ وامتد منها إلى باقى العربات كما اثبت التقريـر تكدس العربات بالركاب وخلوها من أية وسائل لأطفاء الحريق وقعود المتهمين مـن الثالـث حتى السابع ان استخدام فارمل الطوارئ قد ساهم بصورة مغالة فى انتشار الحريـق وامتـداد الى باقى العربات

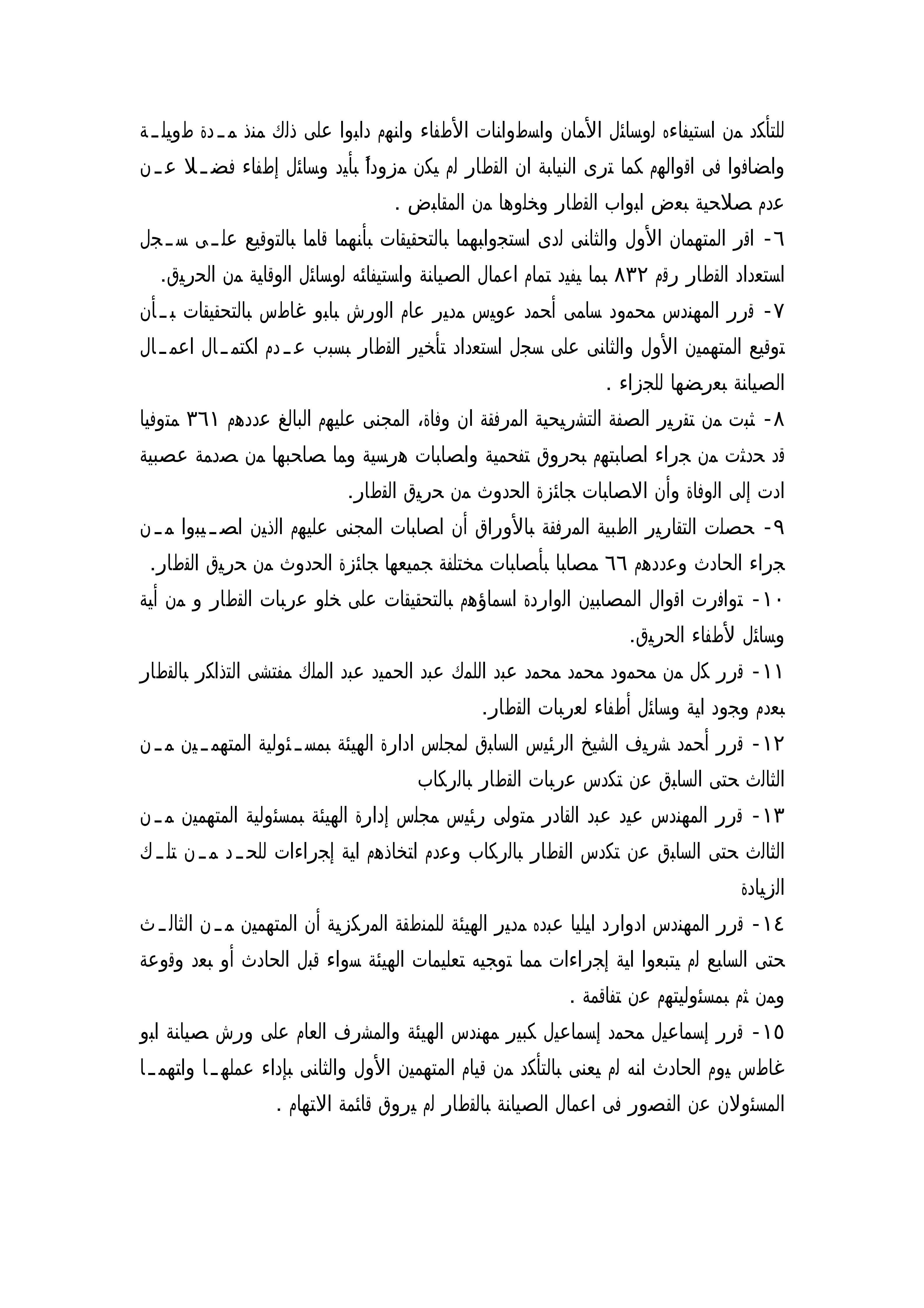
٢- ثبت من تقرير المعمل الجنائى أن الحريق قد شب نتيجة اتصال مصدر حرارى سريع ذو لهب مكشوف لمحتويات منطقة بداية الحريق بمؤخرة العربة الثانيـة مـن العربـات السـبع المحترقة من الجهة القبلية

- وهى العربة الماوى عشرة من الجهة البحرية كلهيب احد مواقد البوتجاز أو الكيروسين التى عثر عليها بمخلفات الحريق ومنها امتدت تأثيرات الحريق إلى باقى العربات وقد ساعد علـى انتشار النيران بالقطار شدة الرياح نتيجة عدم توقف القطار واستمرار سيره وبسرعة عاليـة والنيران مندلعة به وقد تم رفع عينات من بقايا مخلفات الحريق بمنطقة بداية الحريق بمؤخرة العربة الثانية وتحويلها إلى إدارة الفحوص المعملية واسفرت الفحوص العملية على احتوائهـا على أثار لغاز البوتجاز وحاله تشير لسبق وجود اسطوانة بوتجاز بتكل العربة وقرر رجـال الأطفاء انهم عثروا على اسطوانة بوتجاز من النوع المعتاد استخدامه فـى المنـازل - كمـا اسفرت الفحوص العملية ايضاً على اسطوانتى الفريون وعلى العينات التى تـم رفعهـا مـن مخلفات الحريق على احتوائها على غاز البوتجاز - كما جاء بالتقرير ايضاً انه عثر بالعربات السبع المحترقة التى دمرها الحريق على عدد من مواقد الكيروسين ذات الشـريط وجميعهـا متعرضة لحرارة ونيران الحريق وبحالة تشير إلى معاصرتها لبدء نشوب الحريق وتبين وجود بعضـــها فـــى وضـــع تشـــغيل وقـــت حـــدوث الحريـــق ...!!! ؟؟

٣- ثبت من معاينة النيابة العامة للعربات المحترقة للقطار المنكوب خلوها من أيـة وسـائل أطفاء كما ثبت من معاينة العربات السليمة لذات القطار تحت معاينتها عقب عودتها من اسوان خلوها من وسائل الاطفاء عدا جهازن ثبت عدم صلاحيتهما للاستعمال .

٤- ثبت من تقرير إدارة الدفاع المدنى والمرفق بتقرير اللجنة الفنية بفحص النيابـة العامـة والسابق الإشارة إليه دال أقوال أعضاءها خلو عربات القطار المحترقة من اى وسائل أطفـاء - كما ثبت من ذات التقرير أن الفحص الفنى لاسطوانتى الأطفاء المضبوطتين فى العربـات السليمة بمعرفة النيابة العامة اسفر عن عدم صلاحيتهما للاستعمال وان احداهما مملوء بميـاة بها كمية كبيرة من الصدا وانتهاء فعالية المادة الموجودة بداخلها واللازمة للأطفاء بالأسطوانة الأخى - كما تبين - عدم إجراء صيانة للاسطوانتين منذ زمن بعيد بدلالة أن أحداهما تعلوها كمية كبير من الصدأ على مجموعة الرأس ولا تعمل اطلاقا نتيجة تأكلها من حرايـر الصـدا الشديد.

٥- نسبت النيابة العامة فى ملاحظاتها إلى المتهمين من الثالث إلى السابع انهم اعترفوا فـى تحقيقات النيابةالعامة تقصيرهم فى إداء واجبهم بفحص العربات قبل قيام القطار من المحطـة الرئيسية!!!



للتأكد من استيفاءه لوسائل الأمان واسطوانات الأطفاء وانهم دابوا على ذلك منذ مـدة طويلـة واضافوا فى اقوالهم كما ترى النيابة ان القطار لم يكن مزوداً بأيد وسائل إطفاء فضـلا عـن عدم صلاحية بعض ابواب القطار وخلوها من المقابض .

٦- اقر المتهمان الأول والثانى لدى استجوابهما بالتحقيقات بأنهما قاما بالتوقيع علـى سـجل استعداد القطار رقم ٨٣٢ بما يفيد تمام اعمال الصيانة واستيفائه لوسائل الوقاية من الحريق.

٧- قرر المهندس محمود سامى أحمد عويس مدير عام الورش بابو غاطس بالتحقيقات بـأن توقيع المتهمين الأول والثانى على سجل استعداد تأخير القطار بسبب عـدم اكتمـال اعمـال الصيانة بعرضها للجزاء .

٨- ثبت من تقرير الصفة التشريحية المرفقة ان وفاة، المجنى عليهم البالغ عددهم ٣٦١ متوفيا قد حدثت من جراء اصابتهم بحروق تفحمية واصابات هرسية وما صاحبها من صدمة عصبية ادت إلى الوفاة وأن الاصابات جائزة الحدوث من حريق القطار.

٩- حصلت التقارير الطبية المرفقة بالأوراق أن اصابات المجنى عليهم الذين اصـيبوا مـن جراء الحادث وعددهم ٦٦ مصابا بأصابات مختلفة جميعها جائزة الحدوث من حريق القطار.

١٠- توافرت اقوال المصابين الواردة اسماؤهم بالتحقيقات على خلو عربات القطار و من أية وسائل لأطفاء الحريق.

١١- قرر كل من محمود محمد محمد عبد اللمك عبد الحميد عبد الملك مفتشى التذاكر بالقطار بعدم وجود اية وسائل أطفاء لعربات القطار.

١٢- قرر أحمد شريف الشيخ الرئيس السابق لمجلس ادارة الهيئة بمسـئولية المتهمـين مـن الثالث حتى السابق عن تكدس عربات القطار بالركاب

١٣- قرر المهندس عيد عبد القادر متولى رئيس مجلس إدارة الهيئة بمسئولية المتهمين مـن الثالث حتى السابق عن تكدس القطار بالركاب وعدم اتخاذهم اية إجراءات للحـد مـن تلـك الزيادة

١٤- قرر المهندس ادوارد ايليا عبده مدير الهيئة للمنطقة المركزية أن المتهمين مـن الثالـث حتى السابع لم يتبعوا اية إجراءات مما توجيه تعليمات الهيئة سواء قبل الحادث أو بعد وقوعة ومن ثم بمسئوليتهم عن تفاقمة .

١٥- قرر إسماعيل محمد إسماعيل كبير مهندس الهيئة والمشرف العام على ورش صيانة ابو غاطس يوم الحادث انه لم يعنى بالتأكد من قيام المتهمين الأول والثانى بإداء عملهـا وانهمـا المسئولان عن القصور فى اعمال الصيانة بالقطار لم يروق قائمة الاتهام .

١٦- ثبت من تقرير جهاز الأمن الوقائى بالهيئة انه يتبين من المرور على قسم الدفاع المدنى بورش أبو غاطس بتاريخ ٢٠٠١/٥/٨ تراكم اسطوانات الأطفاء بالقسم دون صيانة وثبت من التحقيقات اتخاذ أية إجراءات بشأن ما تكشف عنه هذا التقرير.

١٧- ثبت من التحقيقات أن تكدس الركاب داخل عربات القطار ومقصور وسائل الأطفاء كان من الأسباب المؤثرة فى تفاقم الحادث بدلالة ما شهد به الدكتور ثـروت أبـو عـرب خبيـر الحرائق وعضو اللجنة الفنية - وان كان بالأمكان السيطرة على الحريق خلال اربع دقائق من وقوعة وأن مقصور وسائل الأطفاء وتكدس العربات بالركاب كلاهما نجم عن خطأ المتهمـين !!!

قد حال دون ذلك افقد القدرة على اخماد الحريق الامر الذى يوفر مسئولية المتهمين الجنائيـة عن الحادث لما هو مقرر بين ان الخطأ المباشر وغير المباشر سواء فـى صـدد المسـئولية الجنائية وان تعد الأطفاء الموجبة لوقوع الحادث توجب مساءلة كل من اسهم فيها ايا كان قدر الخطأ المنسوب إليه يستوى فى ذلك أن يكون سبب مباشراً أو غير مباشر !!!!

وحيث انه بسؤال اللواء رضا شحاته مساعد وزير الداخلية لشرطة النقل والمواصـلات امـام المحكمة قرر انه تولى موقفه بتاريخ ٢٠٠٢/٢/٢٦ اى عقب الحادث بحوالى ستة ايـام خلفـا للواء محمد صادق امين مساعد الوزير لشرطة النقل وزارة المواصلات السابق واثناء الحادث قرر انه علم بالحادث من وسائل الإعلام وأن دور شرطة النقل والمواصلات ينحصـر فـى تأمين الركاب والورش ولا دور لها فى التدخل فى عمل الهيئـة وموظفيهـا الا اذا اسـتعان بالشرطة موظف الهيئة لضبط ما قد يثير هناك من مخالفات او جرائم داخل القطارات وفـى حالة الزحام ليس للشرطة دور فى هذا المجال لان دور الشرطة فقط علـى المحطـات واذا استعان بها ستخدم الهيئة لضبط ما قديكون هناك من مخالفات كما أنه ليس للشرطة دور داخل الورش إلا فى حدود الجرائم ان وجدت وبالنسبة للركوب من داخل الورش فهذا امر مقرر من الهيئة وهى التى تملك القرار بشأنه - وأضاف ان الدرجة الثالثة مفتوحة بمعنى انه لا حـدود لعدد ركابها أو عدد التذاكر التى تعطى للركاب من الشباك أن الركوب فيها متاح لأى عدد من البشر واضاف أن هناك لائحة لشرطة النقل والمواصلات صادرة بوزارة تحدد نطـاق عمـل شرطة النقل والمواصلات وهذه اللائحة لا تعطى الشرطة سلطة التدخل على مستخدمى الهيئة وموظفيها إلا فى حالة الجرائم داخل القطارات وعندما يستدعيها مستخدمى الهيئة أو الجـرائم التى بضبطها مأمورى الضبط القضائى من رجال الشرطة عند مـرورهم داخـل القطـارات وبالنسبة للركوب القطارات - كما أن هناك مذكرات اعدت من المسئولين السابقين من شرطة النقل والمواصلات عن سلبيات العمل داخل مرافق الهيئة قبل الحادث ولم يحدث استجابة مـن القائمين على الهيئة وبعد الحادث كان هناك استجابة محدودة وليس للشرطة اى تدخل فى شأن

الزحام والمحكمة استوضحت لما إذا كانت الشرطة أيضا لا تتدخل عندما ترى قطاراً كقطـار الحادث أن الزحام داخله ينبئ بكارثة فنفى ذلك ايضا معللا ان الشرطة فـى هـذه الحالـة لا تتدخل ألا إذا طلب منها ذلك القائمين عن امن الهيئة وصادقه على ذلـك أثنـاء الاسـتجواب المتهمين الثالث والرابع ممدوح حسن عبد الرحيم وفتحى راشد الذين قاطعا الشـاهد طـالبين الحديث فإذنت لهما المحكمة بعد أن اخرجتهما من قفص الأتهام وقرر أيضـاً أن الشـرطة لا تتدخل فى مسيرة القطار أو داخل العربات إلا إذا استعان بها مستخدمى القطار وهو لم يحدث واضاف المتهم ممدوح عبد الرحيم انه لا يمكن لاى مواطن أن يشعل بوتجـازاً اثنـاء سـير القطار حتى فى حالة عدم الزحام ومن باب اولى اثناء الزحام - واسـتمر الشـاهد مسـاعد الوزير مقرراً ان الشرطة ملزمة بتنفيذ قرارات مجلس إدارة الهيئة وهو بحكـم موقعـة فـى مجلس إدارة الهيئة ادارى استشارى.

وحيث انه بسؤال المهندس محمد عرفه محمود رئيس الهيئة الحالى والذى تولى منصبه بتاريخ ٢٠٠٢/٤/١ عقب الحادث كان يعمل من قبل رئيس الهيئة للشئون الفنية والهندسية ثم شـغل منصب مستشار الوزير من ٢٠٠٠/٦/١٩ وانه علم بالحادث من وسائل الأعلام واضاف أنـه كل فترة طويلة يرفض منصب رئيس الهيئة لكثرة مشاكلها حتى تم احضاره بعد الحادث وان كان طوال فترة عمله لم يكن بعيداً عن اعمال الهيئة ومشاكلها وان الهيئة لـم يطـرأ علـى لوائحها أى تعديل منذ عام ١٩٨٠ وعن ظروف التشغيل قرر انه فى ايام الاعيـاد والمواسـم يضاف للجرارات اقصى طاقتها وهى ستة عشر عربة كما كان عليه الحال فى قطار الحادث بأمر من ناظر المحطة وعن علاقة شرطة النقل والمواصلات بالهيئة والتشغيل سيا فى حالـة الزحام اجاب ان هناك لوائح تنظيم هذه العلاقة وان كان هناك التزام ادى علـى الشـرطة ان تتعاون مع الهيئة فى سبيل امان الركاب ورئيس القطار يطلب من الشرطة انـزال الركـاب الزيادة إذ لم يتسير إضافة عربات إضافية والشرطة التى تستطيع انزال الركاب بعد ابلاغهـا من رئيس القطار والمفروض ان يكون هناك تعاون بين الهيئتين فى سبيل امن الركاب وهو لا يعرف الشاهد ان كان فى قطار الحادث قد طلب من الشرطة انزال الركاب من عدم - وانه قد ذكر انه كان فى كفر الدوار عق حدوث حادث كفر الدوار !! ولم يستطيع ورجـال الشـرطة انزال الركاب الزيادة من العربات لانهم الركاب يتقاطرون معلى القطارات حتى يركبون فوق القطارات تسطيح ومع ذلك يتعزر انزالهم - وعن ركاب قطار الحادث قال الشاهد ان ركـاب الدرجة الثالثة لا يوجد حد اقصى لعدد ركابها أو التذاكر التى تعطى للركاب من الشباك حتـى لو كانت ست عربات واضاف فى هذا العدد ان بالنسبة لقطار الحادث تم "قطع" ٢٣ تذكرة فقط من الشباك وفى المغاطس حوالى ٣٠٠٠ إيصال غرامة - يستخدمها الركاب فى الركوب فى

القطار بدلا من التذاكر حال وقوف القطار فى الغاطس رغم ان الركوب مـن المغـاطس - الورشة - ممنوع بحكم اللائحة وقانون الهيئة !!!

وتم اثناء سير القطار قطع ٧٠٠ تذكرة وذلك حتى رحلته إلى اسوان وقـدم الشـاهد حصـراً رسميا وكشف عن حصيلة القطار فى رحلته المشؤمة هذه ومبلغ إيراد القطار فى هذه الرحلـة طوال احدى عشرة الف جنيه بما فى ذلك تذاكر الدرجتين الأول والثانية ..

واضاف أن حصيلة الـ ٣٠٠٠ التى تحصل كغرامة بواقع جنيها واحداً جزء منها يذهب إلـى الهيئة وجزء إلى العاملين وجزء أخر لشرطة النقل والمواصلات وإضاف انه بالنسبة للطفايات يتعين تزويد كل قطار بعدد كاف من الطفايات فضلا عن عدد من الطفايات بالجرار لان قائـد الجرار ومساعده عندها مرونة اكثر من الحركة والتصرف ولا يوجد وسيلة اتصال بين خدمة القطار وقائد الجرار ورداً على استيضاح المحكمة عن تبريـره لعـدم اسـتخدام الطفايـات الموجودة بالقاطرة أو العربات قرر ان مثل الحريق الذى وقع لم تكن لتجدى معه استخدام قبل هذه الطفايات وكان الإجراء المؤثر هو فقط استخدام فرامل الطوارئ وكان ممكن لـدى && استخدامها والزحام مسألة نسبية !!! واضاف ان ركاب الدرجة الثالثة فـى القطـارات التـى تسدها الهيئة تمثل ٨٩% من الركاب والأول والثانية المكيفة يمثلون حوالى ١١% واضاف انه بشأن المنشور الذى يحدد عدد الطفايات فى الجرار نباء على خطابات قرران هذا بالاحاطـة إلى الموجود بالعربات وعما إذا كان العاملين بالقطار اسـتخدموا الطفايـات الموجـودة فـى العربات السبعة المحترقة أجاب بأنه لا يعرف الحقيقة ومن المحتمل أن تكون الطفايـات قـد احترقت فى الحريق - إذا ان لم الحريق كان غير عادى

ولم يجدى معه استخدام الطفايات

وحيث انه بسؤال اللواء محمد صادق أبو النور مساعد وزير الداخلية ومـدير الإدارة العامـة لشرطة النقل والمواصلات السابق قرر انه كان يشغل هذا الوقع لمدة سته اشهر قبـل تـاريخ الحادث وانه انتقل إلى مكان الحادث فور ابلاغه عن عقب ابلاغه بحوالى ساعة بعد أن اتصل بإدارات الاطفاء فى الجيزة والقاهرة وعندما وصل كانت النيران ما تزال مشـتعلة وجـارى طفاءها وشرطة النقل والمواصلات تتبع وزارة الداخلية وتتلقـى التعليمـات والادار ومنهـا وتتعامل فى عملها بالهيئة وفقا للائحة والمنظمة لهذه العلاقة وبجـال الشـرطة لهـم صـفة الضبطية القضائية داخل القطارات وإذا ابلغت بأية جرائم أو مخالفات من القائمين عـن امـن القاطرات وعن الزحام قرر انه لا يملك انزال الركاب إلا إذا طلب منه - القائمين على الهيئة هذا الأمر كما لا يمكن منع قطار من التحرك أو راكب من ركوب القطار وبالنسبة لركـوب الركاب من المغاطس فهذا امر مقنن من الهيئة بواقع طيبه للفـرد تحـت بنـد تنميـةالموارد وبالتالى لا يمكن للشرطة ان تمنع هذا المواطن الذى يحمل فى يده مسوغ او تذكرة أو ايصال

لركوب القطار ولو كانت الهيئة راغبة فى وضع المواطنين من الركوب من المغاطس امكنها ذلك عن طريق الفار هذا النظام - تنمية الموارد لقاء جنيه غرامه - ولم تطلب منـه شـرطة المواصلات انزال الركاب فى قطار الحادث ولم يحدث ذلك طوال فترة عمله .

وحيث ان بسؤال محمد ابو النصر قال انه يعمل مديرا إدارة حركة بمحطة القاهرة والذى قرر ان عمله هو القيام بجميع اعمال الحركة وشتغيل وسحب القطارات إلى الاحواش واضاف إن القطار المنكوب جاء من أبى غاطس وهو مزود بالركاب والمفروض ان القطار عندما يـأتى على المحطة من الغاطس يكون مستوخيا كافة إجراءات الإمن والصيانة الشاهد يحمل دفتـر ليؤشر فيه ايا من طرق القطار بأية ملحوظات قبل انطلاق القطار فى رحلته وهو ما لم يحدث .

وحيث انه بسؤال سعد احمد محمود ناظر محطة ابو غاطس امام المحكمة قرر انه تواجد فـى عمله الساعة ٧ مساء يوم ٢٠٠٢/٢/١٩ ووجد القطار جاهزاً ومستعداً لرحلته وهو - الشاهد - يحمل دفتر اسمه دفتر استعداد القطار موقع عليه أمامى كل من المهندس على محمد عامر مشرف الوردية ومحمد احمد إبراهيم - المتهمان الأول والثانى - بما يغير استكمال من حيث الاستعداد بكل شئ من حيث الصـيانة والطفايـات وكـان ذلـك السـاعة ١١,٣٥ م يـوم ٢٠٠٢/٢/١٩ وعندما خرج القطار من المغاطس كان مزدحما بالركاب والحوش إيضا مازال مزدحما بالركاب وواجهته امكن الشاهد بما هو ثابت فى الدفتر أن المقصود باستعداد القطـار الذى يوقع عليه المتهمان الأول والثانى هو فقط ما يخص الصيانة

- والباكم والنظافة والمياة وان عبارة مما جميعه والتى تفيد توضيهما على الطفايـات قـرر الشاهد أن هذه العبارة أضافها من فترة على كل قطار يشرف على خروجه من الغاطس تأميناً لنفسه من أى مساءلة لانه سبق ان سجل الوزير مخالفات على قطار زجاجة مكسور وان هذه العبارة تشدداً منه فى سبيل حماية نفسه ويحمل المتهمين الأول والثانى أو غيرها على التوقيع عليهما - مما جميعة

وحيث ان بسؤال المهندس محمود سامى أحمد عويس مدير عام ورش أبو غـاطس ومكتبـة داخل ابو غاطس قرر انه يوم الحادث كان قد راحته الاسبوعية وكان يقوم بعملـه المهنـدس إسماعيل محمد إسماعيل مدير الإدارة وقرر ان دور ورش ابو غاطس هو تجهيز القطار مـن كل ما يلزم للقيام برحلته وعن القطار المنكوب قرر أن الثابت من دفتر استعداد القطـار مـن التأشيرات والتوقيعات فيه ان تم تجهيز القطار من كل ما يلزم وعلم بالحادث مـن المهنـدس ادوار واخبره بالحادث فاتصل بالمهندس إسماعيل الذى كان يقوم مكـان العمـل واخبـره ان القطار تام فى موعده وتجهيزة من ناحية الكهرباء والفرامل والمياة ولوقاية القطـار مـن أى نقص يملك تأثير القطار او رثيه ايقاف القطار وهو ما لم يحدث واضاف ان القطار يحمل رقم

٨٣٢ فى الذهاب لكون تجهيزه من أبو غاطس فى القاهرة، وفى العودة يتم تجهيز من اسـوان ويجوز إضافة أى شئ إليه او صيانته هناك قبل رحلة العودة وعن الورقة المنزوعة من الدفتر ١٠ حركة قرر انه تم نزعها بمعرفة إدارة التشغيل للتحقيق

وحيث انه بسؤال المهندس عيد عبد القادر متولى نائب رئيس مجلـس إدارة الهيئـة للشـئون الإدارية والتشغيل وانه تدل هذه المنصب من ٢٠٠٢/٢/٢٠ حتى ٢٠٠٢/٣/٣١ وعلم بالحادث من المنطقة المركزية وانتقل إلى مكان حوالى الساعة ٢ صباحا فاتصل رئـيس الهيئـة لان الوزير كان سافراً إلى كندا أنذاك وعند وصوله كانت سيارات الأطفاء تقريبا اطفأت النيـران جارى عمليات التبريد وإذ واجهته المحكمة ما جاء باقوال الشهود واللجنة الفنية ان الحريـق استمر قرابة اربع ساعات ولم يستقيم قوله انه وصل حوالى الساعة ٢ والنار كانت قد اخمدت قرر أن لا يتذكر الوقت لتحديد اوانه صعد إلى القطار الساعة ٦ صباحاً بعد إخمـاد النيـران حيث شاهد الجثث المتفحمة وكان عضوا فى اللجنة الفنية التى رأسها الدكتور بولس وأضـاف أن الوزير كان فى نهجة فى التاريخ وعاد يوم ٢٠٠٢/٢/٢٣ وقدم استقالته قبل انهاء مهمتـه ولم ينتقل إلى مكان الحادث حيث كان قدم استقالته وتم تعيين الوزير الجديد يوم ٢٠٠٢/٣/١٣ وقد كلف && الحادث تتولى رئاسة الهيئة بتكليف من رئاسة مجلس الوزراء وكان اول قـرار اتخذه هو منع الركوب من المغاطس وقرر أن القطار لم يتم قطع تذاكر فيه إلا ١٣٠٠ تذكرة طوال الرحلة ذهابا وايابا ومن الشباك ٢٣ تذكرة ومن الغاطس غرام حـوالى ٣٠٠٠ جنيـه والرحلة تكلفت حوالى ٢٠ ألف جنيه وتحقق خسارة حـوالى ٥٠% تـوزع علـى الشـرطة والعاملين بالهيئة واضاف أن الذى زاد من حجم الحادث الزحام الشديد ولم يكن من الممكـن السيطرة على حريق بهذا الحجم واضاف أنه حتى مع وجود الطفايات كان من الصعب علـى خدمة القطار السيطرة على هذا الحريق والشئ الذى كان يمكن ان يقلل حجـم الكارثـة هـو أيقاف القطار إلا أن القطار ظل يسير وهو مشتعل لاكثر من عشرة دقائق زادت مـن حجـم الكارثة وعن الركوب من الغاطس قال ان هذا خطأ وأنه يتم توقيع غرامه قدرها جنيها واحداً وهذه الغرامة ليست بديلا عن التذكرة كما انه بالنسبة للدرجة الثالثة الشباك يبيع اى كمية مـن التذاكر دون حد اقصى حتى ولو كانت سعة العربة مائة راكب ويباع خمسمائة تذكرة واضاف انه لا يمكن انزال الركاب مهما كان حجم الزحام وعن دور الشرطة لا يمكنها ذلـك ويتعـين الجمهور وعن المسئول عن الحادث قال أن القدر والزحام والذين كانوا يستخدمون الشعل ومن ايقاف القطار قرر انه فى مثل هذا الزحام لم يكن احد فى سكنته ان يفعل شيئا حتى ولا ايقاف القطار واللائحة لا تعطى لخدمة القطار الحق فى انزال الركاب وعن الطفايات قرر أن هـذا القطار كان من المفروض أن يكون به عدد ثمانية طفايات الا يعلم إذا كـانوا "شـغالين" مـن عدمه.

وحيث أن المحكمة استكمالاً لوجه الحق فى الدعوى سألت الدكتور رفعت حسنى بخيت نائـب كبير الأطباء الشرعيين بجلسة ٢٠٠٢/٦/٢٢ والذى تولى بحكم منطقة رئاسة مرفـق الطـب الشرعى الذى انتقل إلى مكان الحادث مقرر وقوعة وقام بمعاينة الجثـث المحترقـة و&&& تكليفه بذلك من النيابة العامة يوم ٢٠٠٢/٢/٢٠ وصدر قرار وزير العدل بالغاء أجازات جميع الأطباء الشرعيين على مستوى الجمهورية ووضعوا جميعاً فى خدمة المأمورية التى ندبوا لها ووصل عدد من اشترك فى العمل ٩٢ طبيبا شرعياً وقام الأطباء بوضع تقرير خاص لكل جثة أو مصاب تحت اشراف الشاهد سواء فى المستشفيات أو المشرحة وتم فحص ٣٥٩ جثة استلم اهلية المتوفين ٢١١ جثة والباقى تم دفنه جماعيا لعدم التعرف عليهم وعدد ١٠٨ جثة مازالت فى مشرحة زينهم وكل الوفيات والاصابات كانت نتيجة حروق من الدرجات الناريـة شـاملة معظم الجسم نتيجة ملامسة لهب النار ولم يجد الأطباء الشرعيين مبرر للتشـريح لان سـبب الوفاة كان ظاهراً وحتى لو كان هناك اسباب اخرى لوفاة البعض فان النيران وحجم الاحتراق والتفحم والذى كان درجته كبيرة ضاعت معه معالم كثيرة من الجثث واكد انه لـم يشـم اى رائحة كيروسين او غاز فى مكان الحادث أو فى الجثث

وحيث انه بسؤال سيد محمد سيد دياب خفير مزلقان كفر قاسم قال انه شاهد النار مشتعلة فـى الجزر لتلقى من القطار عندما مر عليه وقبل كفر عمال بحوال خمسة كيلوا مترات حيث يقـع المزلقان الذى يقف عليه وسارع إلى الإبلاغ عن الحريق تليفونياً المزلقان وان الحريق كـان داخل العربات وخارج من الشبابيك

وحيث انه بسؤال الدكتور بولس نجيب سلامة الاستاذ بكلية الهندسة جامعة القـاهرة واسـتاذ التخطيط والنقل بالكلية ورئيس اللجنة الفنية المشكلة بمعرفة النيابة العامة قرر بمضـمون مـا جاز بإقواله بتحقيقات النيابة العامة وما جاء بتقرير اللجنة الفنية التى كان يرأسـها وقـرر أن اللجنة وصلت بكاملها إلى مكان الحادث يوم ٢٠٠٢/٢/٢٨ الساعة ١ ظهراً وكان قد تم نقـل العربات المحترقة إلى نكان أخر غير الذى تم فيه الحريق والذى كان باديا من النظرة الأولى انه كان حريقا شديداً للغاية وكانت اللجنة قد اتفقت على ان كل عضو فيها يقـول رأيـة فـى اسباب الحريق منفردا ثم اجتمعت اللجنة وانتهت إلى ان سبب مصدر لهب مباشـر صـادف اجسام سريعة الاشتعال وساعد على ذلك الرياح وسرعة القطار الذى ظل يسير بسرعة زيـدة على التسعين كيلو والنار مشتعلة فيه وانطباعة الأول عن الحريق انه كان حريق غير عـاى وقامت اللجنة بمعاينة العربات التى عادت من اسوان لمعرفة المـواد الداخلـة فـى صـناعة وتجهيز العربات ووجدت اللجنة ان التجهيزات كانت من مواد تساعد على الاشـتعال ويمثلـه امن كبير فى مصنع العربات وتجهيزها وبعضها جاوز عمر تشغيله الثلاثين عاماً والعربات لم تكن بها طفايات أو الطفايات لا تعمل هذا فى العربات السليمة التى عـادت مـن اسـوان أو

اضيف فى محطة اسوان والمنيا لان المعاينة كانت بشهادة العربات عقب عودة القطـار مـن رحلته من اسوان إلى القاهرة - وإذ سألته المحكمة لماذا كانت اللجنة قد توصلت إلـى سـبب الحادث على سبيل الجزم واليقين نفى ذلك صراحة وان الذى انتهت إليه اللجنة كان احتماليـا لأن اللجنة وجدت مواقد كيروسين محترقة وانبوبة بوتجاز فارغة بدون مـنظم ولا يسـتطيع رئيس اللجنة الجزم عما إذا كان اللهب مصدره الكيروسـين أو الغـاز واضـاف ان اللجنـة استبعدت الاعمال التخريبية أو البودرة ومن ثم لم يكن أمامها الا ترجيح احتمال مصدر اللهب فى أثار الحادث كما استبعدت اللجنة أن يكون الماس الكهربائى هو سبب الحادث لان الكابلين الموصلين للقياس اسفل العربات بعضها عن بعض مسافة متر - ووجدت هذه الكابلات سليمة والاوقربوتك سليم الذى تعطل التيار تلقائيا عند حدوث ماس - والحريق بدأ فى مؤخرة العربة ١١ ، والعربة ١٢ وكان ممكن تدارك الحريق اذا ما تـم التـدخل لاطفائـه بالميـاة أو لاول الرغوية والتى لم تكن موجودة بالقطار وعرباته وإضاف أن الطفايات التى عثر عليها بقطـار عقب عودته من اسوان لم تكن فى حالة صيانة للاستعمال وحتى لو كانت كذلك لمـا كانـت لتؤثر فى الحريق لأن غير && وعن سبب تفاقم الحادث قال عدم توقيـف القطـار وسـرعة الرياح والزحام الشديد إذ كان فى العربة الواحدة من ٢٥٠، ٣٠٠٠ قرر وطاقتها ١٠٠ راكب فضلا عن غياب وعى الأمن والامان لدى جميع العاملين بالهيئة

وحيث أن المحكمة استحقت إلى الدكتور ثروت أبو عرب عطية استاذ ومدير معمل القياسـات بكلية الهندسة جامعة القاهرة قرر أنه كان احد اعضاء اللجنة التى أمرت النيابة العامة بتشكيلها لمعاينة القطار ومعرفة اسباب الحادث ووصلوا إلى مكان الحادث فى اليوم التالى مع السـادة وكلاء النائب العام وكان الاتفاق على أن كل من أعضاء اللجنة يقع تصـوره الخـاص عـن الحادث واسبابه ثم اتفقت اللجنة بالاجماع على أن سبب الحادث هو لهب مباشر مـن موقـد كيروسين أو بوتاجاز لوجود بعض مواقد كيروسين والبوتجاز يحتـرق فـى أثـار الحـادث واستيعدت اللجنة الماس الكهربائى لوجود الكابلات الرئيسية مبعدة عن بعضها وكانت سـليمة وكذا التوصيلات واستبعدت اللجنة ايضاً العمل التخريبى والمفرقعات والبودرة الحارقة لعـدم وجود أثار تدل عليها فى العربات أو فى متعلقات الضحايا التى وجدت فى العربـات السـبعة المحترقة واضاف أن اللجنة عثرت على اثار لرائحة الكيروسين واضحة فى ملابس الضحايا واوضح أن اللجنة لم تحدد كيروسين أو بوتجاز انما قررت ان مصدر حرارای قوى اشعل ما قابلة من مواد قابلة وسريعة الاشتعال ولا يمكن له ان يحدد المصدر الحرارى ولكنـه لـيس ماساً كهربائيا وموقد كيروسين او البوتجاز كمصدر حرارى جائز فى تقدير اللجنة على سبيل الاحتمال المرجح لان علم الحرائق تعدم على تطرق الاحتمالات ولا يوجد لدية احتمال مرجح بنسبة ١٠٠% ان الاحتمال الغالب بنسبة ٧٥% مواد بترولية سريعة وأثار الحادث هى التـى

غلبت هذا الاحتمال وهذا ان اللجنة لم تجد طفايات ولكن وجدت امـاكن الطفايـات ووجـدت اللجنة فى القطار عقب عودته من اسوان طفايات ولكن غير صالحة للأستعمال والمواد التـى بداخلها مغشوشة ومجهولة المنشأة والبيانات التى عليها غير دقيقة أو صحيحة وهو ما يمثـل غش تجارى واضاف عن عدد الضحايا انهم كان من الممكن ان زيدوا إلى ذلك كثيـرا لـولا يعترف قائد القطار الذى فصل العربات المحترقة عن باقى العربات فور توقف القطار &&& الموجود فى العربات من حيث وسائل الأطفاء المناسبة وعدم تدريب العاملين مرايـات لـدى قائد القطار يمكن معها ان يرى ما يرى خاف القاطرة وعدم وجود وسيلة اتثـال بـين قائـدة وباقى العربات وطاقم القطار وسماح الهيئة بدخول الركاب إلى العربات يحملون معهم مـواد سريعة الاشتعال كل هذا مقصور ساعد على الحادث ونتائجة تسأل عنه الهيئـة واضـاف أن القول بأن دفتر تأمين الحركة والتشغيل الثابت به ان القطار كان مستوفيا لكل عوامل الامـان والسلام قطع الشاهد بأن هذه إجراءات وعمليات روتينيـة ودفتريـة لان إجـراءات تـأمين القطارات عمليات مرهقة ومكلفة لا تعرف عنها الهيئة شيئا او تعرف ولا تعمل لاسباب اخرى كما يقطع بأن طاقم القطار والمتهمين لاوراق لهم بهذه الإجراءات وغير مدربين عليها وعـن عدم اثبات الطب الشرعى لوجود أثار كيروسين أو غاز بالجثث قطع بأنه فى مثل هذا الحادث الذى بلغت فيه درجة الحرارة ٨٠٠ لا يمكن ان تبقى اثار لروائح مترولين أو غيرهـا مـن الأثار لان التفحم يتم عن ١٦٠ !!!

وهو يقضى ويمحى كل الأثار بالجسم المتفحم .

وحيث انه بسؤال الدكتورة الهام أبو الفتوح الزناتى رئيسة شعبة البحوث الهندسـية بـالمركز القومى للبحوث قررت ما سبق أن قررت به فى التحقيقات وقررت أن درجة الحرارة وصلت إلى ١٢٠٠ والحديد ينصهر فى درجة ١٥٠٠

وحيث انه بسؤال الدكتور محمد عبد الرحيم محمد بدر استاذ القوى الكهربائية بجامعـة عـين شمس وكلية الهندسة قرر بمضمون ما جاء بإقواله فى التحقيقات وقـرر أن سـبب الحريـق المرجح لدى اللجنة هو من لهب مباشر قابلة اجسام قابلة وسريعة الاشتعال من امتعة الركاب والضحايا ولم يكن هناك أثار لقنبلة أو بودرة حارقة .

وحيث أن سؤال الدكتور بدران محمد أحمد بدران استاذ مادة البولى ميراث بالمركز القـومى للبحوث &&& قال فى تحقيقات النيابة العامة واضاف أنه انتقل مع اللجنـة وكـان للانطبـاع الأول أن ما حدث شئيا فظيعا من حيث حجم الحريق والدمار ودرجات التفحم وكل ما كان فى العربات يساعد على الاشتعال واللهب المباشر الذى تسبب فى الحادث التقى فى طريقة بكل ما يساعد اشتعال النار والحريق بدأ فى مؤخرة العربة ١١ عند التقاها بالعربة ١٢ وانـه الـذى ذهب إليه مع اعضاء اللجنة هو استنتاجا من أثار الحريق الذى شاهدته اللجنـة وعـن مـدة

الحريق أن الشاهد شكوكة فى أن العشر دقائق أو حوالى ذلك المقال التى فصلت بـين بدايـة الحريق واستعجالة على النمو البارد من أثار فشل الشاهد فى انها أى عشـرة دقـائق يمكـن تحدث كل ما حيث وفق أن يكون الماس الكهربائى هو سبب الحادث كما نفى ان يكـون فـى امكان طاقم القطار أن يتدارك الحريق سواء كان بالمياة أو الطفايات واضاف أن الهيئة تفتقـر إلى النظام الثابت عن العمل فيها هو الذى أدى إلى زيادة الضحايا والحادث اساساً وكان يتعين أن يكون عدد القطارات كافيا والعربات لا تحمل أكثر من سعتها.

وحيث أن المحكمة استمعت إلى الشاهد العميد مهندس محمد أحمد عامر امين الذى روه بدوره ما سبق ان ذكره فى التحقيقات وعن سبب الحادث قال أن مصدره حرارى مباشـر مشـتعل امسك بكل ما قابلة من امتعة الركاب وملابسهم والعربات والمواد المصنوعة منها ساعدة على اتساع نطاق الحريق من اخشاب ودهانات وارضيات وملابس للركاب والضحايا المصـنوعة من المشتقات البترولية.

وحيث أن المحكمة استمعت إلى شهادة المهندس ادوارد ايليا عبده رئـيس الادارة المركزيـة غرب الإسكندرية وكان يعمل مديراً عاما للهيئة قرر أن صيانة العربات والجرارات يشـرف عليها بحكم منصبه وبالنسبة للصيانة تشمل اعمال الكهرباء والميكانيكا والزيوت والبـواخر - العجل واضاف انه بالنسبة للطفايات من المفروض ان تكون بالقطار وعرباته عدد كاف مـن الطفايات ثلاثة على الأقل وعن المادة التى تملأ بها الطفايات وما ثبت للجنة والمحكمـة مـن المعاينة عدم صلاحية الطفايات إذ أن محتوياتها مغشوشة اكتفى بالقول بأن هذا وضـع غيـر سليم ويتعين أن يقوم كل عامل وموظف بعمله وهو فقط دوره اشراف !!!

وحيث أنه سئل فى التحقيقات التى اجرتها المحكمة المهندس سمير حامد محمد فؤاد المشـرف بالإدارة قرر بمضمون ما قرره فى التحقيقات وان هناك مختصين للقيام بكافة اعمال الصيانة والحركة بالنسبة للعربات والقطارات والقطار المنكوب حمل بالحد الأقصى من العربات وعن الورقة المنزوعة من دفتر التشغيل والاستعداد قرر انه تم نزعها بعد ان امر رئـيس الهيئـة بإجراء التحقيق تمهيداً لضم جميع الاوراق للتحقيقات ومن بينها هذه الورقـة ولكـن توقـف التحقيق بعد أن شرعت النيابة العامة فى إجراء شئونها .

وحيث انه بسؤال مصطفى إبراهيم محمد قناوى فى التحقيقات رئيس إدارة الحركة والمشرف على تيسير القطارات توجه إلى مكان الحادث الساعة ٤ صباحا بعد ابلاغة فى السكن - ليس من سلطة أحد إنزال الركاب فى حالة الزحام إلا إذا طلب &&& القطار ذلك وأبلغوا الشـرطة التى يمكنها أن تفعل ذلك ولم يحدث أى إبلاغ من && القطار.

وحيث انه بسؤال الدكتور مهندس إبراهيم أحمد الدميرى وزير النقل والمواصلات السـابق - فى تاريخ الحادث قرر ..

وحيث أنه استكمالا لوجه فى الدعوى ارتات المحكمة أن تسأل المسئول الأول عن مرفق النقل والمواصلات ووزيرة أنزال الدكتور إبراهيم أحمد الدميرى والذى تول الوزارة اعتباراً مـن ١٩٩٩/١٠/١٠ وحتى تقديمه لاستقالته فور الحادث فى ٢٠٠٢/٢/٢١ وكـان نائبـا لـرئيس جامعة عين شمس واستاذاً التخطيط المرور بكلية الهندسة قبل أن يشـغل منصـبة الـوزارى والذى قرر أنه علم بالحادث اثناء وجوده فى مؤتمر مونتريال بكندا عندما ابلغه مدير مكتبـه الساعة ٣ فجر ٢٠٠٢/٢/٢٠ بالحادث فاتصل زميله الوزير مصطفى عبد القادر الذى اعطاه فكرة عن الحادث وان ضحاياه بلغوا ٣٦٠ متوفى فعجل على العودة فوراً إلى القاهرة دون ان يكمل المهمة التى سافر من اجلها واتصل بالسيد رئيس الوزراء ليبلغه انه قرر الاستقالة مـن منصبة وبالفعل عاد إلى ارض الوطن وفور وصوله إلى المطار توجه لرئاسة مجلس الوزراء حيث قدم استقالته واذا استوضحته المحكمة عن سبب استقالته فور عودته بدلا من أن يتواجـد فى مكان الحادث لمباشرة مهام سلطتة الوزارية قهر أن من منطلق انسانى فعـل ذلـك ولأن الحادث كان بشعاً ولكى يتولى الموقع أخر قد يكون انقل فيه وهو كان مسـتاءاً للغايـة مـن الحادث - وقرر الشاهد أن طوال فترة عمله ومنذ تولى منصبه لمس مدى احتياجات المرفـق إلى التطوير وهذا امر يحتاج إلى امكانيات مادية كثيرة لم تكن تملكها الهيئة أو الوزارة فكتب إلى السيد رئيس الوزراء ووزير المالية والتخطيط امكانيات عدة وعرض فى مجلس الوزراء خططه وطرح احتياجاته العاملة والمستعجلة لتطوير المرفق دون جدوى قد ان فى سنة ٢٠٠١ طلب سته مليارات جنيه لم يعطى سوى مليار واحد انفق بعضها على السكة الحديدية والباقى على هيئات الوزارة الأخرى البالغة ١٨ هيئة ثمانية عشر هيئة - كما أنه عرض خطة لمـدة ثلاثين عاما لتطوير المرافق بكامله تحتاج إلى ١٤٦ مليار جنيه ولم يتلقى اى استجابة سـوى أن وزير المالية افادة باستحالة ذلك لأن الدولة تحتاج صباح كـل يـوم ٤٥٠ مليـون جنيـه كاحتياجات يومية ومواد تموينية وشبه الشاهد نفسه بأنه وهيئة السكة الحديد بشخص يرتـدى ملابس مهلهلة وكان عليه أن يقوم باعمال كثيرة ومتعددة وبدون امكانيات كافة ومن ثم اضطر للبحث عن مصادر تمويل اخرى ذاتية قبل بيع الأراضى المملوكة للهيئة وتشغيل الورش للغير واستغلال المحطات لأنشطة أخرى غير انتظار الركاب مثل ايجـاد كافتيريـا ومـن ناحيـة الانضباط سعى كثيرا لتوفير ذلك حتى أنه فى جولاته عندما يجبر قصوراً كان يوقع جزاءات على كل مدير عام فما فوق وأضاف رداً على سؤال المحكمة عن مدى مسئولية الهيئـة فـى توفير الأمان للركاب قال أن هذه مهمته ولكنه كان فى حاجة إلى تمويـل وعربـات جديـدة والدولة مسئولة عن ذلك معه ولكن كان يصطدم دائما بالامكانيات والأولويات وعن عربـات الدرجة الثالثة فقرر الشاهد صراحة انها غير أدمية وكان هناك خطة لتنفيذها خـلال عـامين ولكن وقف دون ذلك قلة الإمكانيات وفى سبيل ذلك طلب زيادة سعر التذكرة بواقـع ٢ مليـم

للكيلو متر الواحد فى رحالات القطار وكانت تذكرة اسوان لن تزيد إلا حوالى جنيهـان فقـط ولكنه إصطدم بقضية البعد الاجتماعى لاسعار التذاكر ورفـض مجلـس الـوزراء رغـم أن التعريفة الحالية غير اقتصادية وتحقق خسائر كبيرة للهيئة فضلا عن دعم الاشـتراك للطلبـة والموظفين بنسبة ٩٨,٥% من قيمة أى مبلغ ٢٤ جنيه شهريا فى حين انه يركب الميكروباس أو المواصلات الداخلية بحوالى اربعة جنيهات يومياً وهذه الخسائر والأعباء ورفض تحريـك السفر نفى السبب من عدم تطوير المرفق ليقوم بوظيفته كمـا كـان سـابقا ويـوفر الأمـان للمواطنين الذين يستخدمونه لأن زيادة السكان لابد وان تقابلها زيادة فى الانفاق لتغطية هـذه الزيادة وهو ما لم يحدث بسبب مقصور الإمكانيات والأولويات وعن جنية أو غـاطس قـرر الشاهد انه تقرر كغرامة لركوب الركاب من داخل المغاطس وليس أجر الركـوب مقـرراً أن هناك قواعد منظمة للعمل والمفروض أن موظف أو مسئول يقوم بعمليـة الانضـباط كـان موجوداً !!! المراقبة والمتابعة وعن عدد الطفايات والمنشور الذى يحددها بأربعة طفايات فقط فى الجرار دون العربات قال أن هذا امر غير منطقى وعن الطفيات وعدم صلاحيتها أو الغش فى السائل الذى بداخلها قال انه لم يصله معلومات عن ذلك وهناك هيئة امن وقائى بالسـكك الحديدية مهتما الاشراف على كل ذلك وعالما خط لكن عن مناقشة الشهود ومسئول الهيئة من أن كل منهم ملقى بالقبض والمسئولين على غير سيا الأقل فيه درجة فاجاب بأن كل انسان ما لو أخلص فى عمله لتحسنت الأحوال فى مصر كثيرا وعن سبب الحـادث اسـتبعد المـاس الكهربائى وعن سبب الحادث قرر أن مصدر لهب مباشر ومن تفاقم أثاره قرر أنهـا امتعـة الركاب وعدم وجود وعى لدى الموظفين لاستخدام فرامل الطوارئ وانتهى إلى انه بالنظر إلى ظروف الزحام وتوقيت الحادث لم يكن استخدام الطفايات مؤثرا وانتهى إلى أن المسئول عـن الحادث هو ذلك الذى اعطى الأمر للقطار التحرك دون صـيانة حقيقيـة لغيـاب الضـمير والاحساس بالمسئولية وقدم الشاهد للمحكمة عند استجوابة ثلاث ملفات ١- ضم الأول صورة من الطلبات المتبادلة بينه وبين رئيس الوزراء والوزراء المختصين بشأن دعم الهيئـة ماديـا وماليا والبالغ المطوب بهدف توفير أعلى درجات الأمان للمواطنين

٢- ملف أخر فيه رصد عن حدائق الهيئة وكوارثها وما تم بشأنها منذ عام ١٩٩٥

٣- تقرير كتاب عن انجازات وزارة النقل وخططها المستقبلية فى عهد الشاهد.

وحيث انه بسؤال اللواء محمد حسن حسين مدير إدارة الدفاع المدنى بمديريـة أمـن الجيـزة وعضو اللجنة الفنية ردد ما ساق بتحقيقات النيابة العامة وقال أن قوات الأطفاء وصلت إلـى مكان الحادث بعد حوال ربع ساعة من ابلاغها وباشرت فوراً اطفاء النيـران فـى العربـات السبعة المحترقة رغم العقبات التى حاقت افراد قوات الأطفاء والعشرين عربة التى اشـتركت فى العمليات وأن اطفاء النيران استغرق حوالى الساعة واستمرت القوات فى عمليات التبريـد

وبعد ذلك تم نقل العربات إلى نكان أخر حتى تبنى اخراج الجثث والذى استمر حتى الساعة ٤ من عصر يوم ٢٠٠٢/٢/٢٠ واضاف أن الجثث كانت تتواجد بنسبة كبيرة فى العـربتين ١١، ١٢ حيث بداية الحريق وكان الكثير منها متفحم ومتلاصق واضاف أنه ساعد على تفاقم نتائج الحادث الرياح وسرعة القطار وغلق الأبواب والنوافذ مع الزحام الشديد واضاف انـه صـعد إلى العربة رقم ١١ بعد فتح جزر من الباب الجانبى وشنابر الشبابيك التى على العربات حيث شاهد الجثث متواجدة بكثرة فى العربتين ١١، ١٢ ولم يكن هناك منفذ للهـرب لأن الأبـواب مغلقة بأمتعة المواطنين وكان هناك حوالى نصف الجثث غير واضحة المعالم من شدة الـتفحم المرجح ايضاً سبب الحادث إلى مصدر لهب مباشر ساعد على انتشاره وكذا سـرعة القطـار والرياح واضاف انه عثر على انبوبة بوتجاز منزلية بلا منظم ولا يتذكر أن كانت مملوءة أو فارغة ولم يتم التحفظ عليها نظراً الظروف الحادث وضاعت فى وسط الزحام سقط فى الترعة ولم يكن هناك طفايات حريق وما كانت لتؤثر فى حجم الحريق الهائـل لان المـادة الفعالـة لاطفاء هذه الحرائق هو البودرة الكيماوية &&& ولم تكن هذه المادة موجودة.

وحيث أن المحكمة قررت إجراء معاينة لعربات القطار المحترقـة مقابـل هيئتهـا وبتـاريخ ٢٠٠٢/٥/٢٧ وكان برفعتها الأستاذ المستشار المحامى العام لنيابة جنوب الجيـزة والسـادة وكلاء النائب العام الذين باشروا التحقيقات فضلا عن اللواء مساعد وزير الداخلية والمهنـدس رئيس الهيئة ومعاوينه والدكتور المهندس رئيس اللجنة الفنية واعضاءها وانتهت المحكمة من معاينتها إلى النتائج الأتية: -

١- شاهدت &&& احتراق كامل للعربات ١٠، ١١، ١٢ من الداخل واحتراق اقل درجة فـى باقى العربات السبعة الا أن الاحتراق كان شاملا لسائر محتويات العربات.

٢- عثرت المحكمة على بعض متعلقات الركاب فى العربات المحترقة وكان اغلب متعلقـات الركاب بصفة من مشتقات البترول كما أورت بذلك رئيس اللجنة واعضائها.

٣- شاهدت المحكمة مكونات العربات من الألمونيوم وقد انصر بعضها والزجاج حـدث بـه انهياج والاجزاء الحديدية بعضها ملتويا وعلل أعضاء اللجنة الفنية ورئيس الهيئة ذلك من شك النيران التى تجاوزت ال ١٢٠٠ درجة كما أن جميع مكونات العربات من الكراسى الخشـبية واضياتها محترقة بالكامل إلا أجزاء بسيطة منها لم تحرق بالكامل بسبب أن الضحايا تكـاثروا فوقها فأمكنهم النيران ولم تحرق اجزاء المقاعد التى كانوا يجلسون عليها.

٤- جميع العربات من الخارج اصابت النيران استقفها واحترقت لسقوط من الخارج النيـران احرقت العربات من الخارج وذهبت أنها معالم البوية.

٥- شاهدت المحكمة اماكن الطفايات بدون طفايات فى العربات السـبعة المحترقـة كمـا أن اجهزة الفرامل - الطوارئ - كانت موجودة وكان رئيس اللجنة ان هذه الأجهزة كانت سليمة

حتى عند الحادث ولانها تعمل بتفريغ الهواء ولو كانت لا تعمل أو تعطلت اثناء الحادث لتوقف القطار على الفور وهو ما لم يحدث.

٦- كما ناظرت المحكمة بإرشاد اللجنة الفنية مكان بداية الحريق الذى كان فى نهاية العربـة ١١من الناحية القبلية وهى المنطقة التى تم تدبيرها والتفحم الشديد ظاهر منها كما أبدت اللجنة - وشاهد المحكمة تجمع الضحايا فى مؤخرة العربة ١١ ومؤخرتها كذلك العربـة ١٢ وهـى الأماكن التى سارع الضحايا للفرار منها إلا أن الأبواب كانت مغلقة بامتعة الركاب ومن ثم لم يتمكنوا من فتحها والنوافذ كان عليها اسياخ حديدية أو من الألمونيوم السميك لم يمكن الركاب استعمالها للقفز منها .

٧- اورت اللجنة الفنية توصيلات الكهرباء والكابلات اسفل العربات وتبين انها لـم تعطلهـا النيران إلا بالنسبة للفرامل داخل العربات وقالت اللجنة انها من تأثير الحريق ولم تكـن هـى مصدر الحريق والمعالم غير محترقة وهو ما أدى باللجنة من استبعاد الماس الكهرابى كسبب للحريق وشاهدت المحكمة ذلك بنفسها اسفل العربات

٨- قامت المحكمة بناء على طلبها بمناظرة احدى العربات المماثلة لتلك التى احترقت اثنـاء وقوفها فى المغاطس فشاهدت مكان الطفايات طفايتين – إلا أن احداهما تم انزاعها بصـعوبة بالغة ولا تعمل والأخرى اجرى الدكتور ثروت أو عزب الضغط عليها بعـد انتزاعهـا مـن مكانها فلم يرج منها السائل الرغوى فادت المحكمة بضبطها وتحريرها ويسلمها لعضو اللجنة الدكتور ثروت أبو عزب لتحليها فى معامل كلية الهندسة وارسلت النتيجة على النيابة العامـة قدمتها للمحكمة اثناء نظر الدعوى وأثبت التقرير أن المادة التى بداخلها مغشوشة وغير مؤثره ويعلوها الصدأ ومجهولة المصدر والمنشأ وان كان كتب عليها اسم هيئة السكة الحديد.

٩- كانت هذه المعاينة فى حضور المتهمين ودفاعتهم الذين اصطحبهم المحكمـة بالحراسـة اللازمة وعقب انتهاء المعاينة واجهت المحكمة المتهمين بما اسفرت عنـه المعاينـة وقـرر المتهمين ان الورش قد طرأ عليها تغيير عقب الحادث وقبل حضور هيئة المحكمة كافيـة أو مياة وكل هذا أضيف بعد الحادث وقبل المعاينة وحيث انه مرفق بإوراق الـدعوى تقريرهـا يسمى بمجموعة الاشراف والتخطيط p.s.g وهى هيئة تابعة لرئاسته وزارة النقـل وأعـد للعرض على رئيس الهيئة عقب الحادث وقامت من بين المجموعة المذكورة أستعرضت وقائع الحادث منذ بدأ القطار رحلته من محطة القاهرة إلى اسوان وأستعرض المحطات التـى مـر عليها وساعة ودقيقة نشوب الحريق أو اكتشافه عند مسيرته على منفذ منشية أو العباس الكائن بالكيلو ٧١,٣٣ بين محطتى العياط وأبو عمار حيث نلاحظ عند المنفذ للقطار وابلغ بذلك برج بنى سويف وبعده بدقيقة واحدة قبل الواحدة مراقب الحركة بالقاهرة بالحريق ليقـوم ملاحـظ حركة القاهرة بابلاغ السائق لا سلكيا وتوقف القطار فى الكيلو ٧٤,٥٠٠ بين محطتـى كفـر

عمار والبركة الساعة الواحدة صباحاً إلا ثلاث دقائق وأضاف التقرير انه تم اطفـاء الحريـق الساعة ٣,٣ عصر يوم ٢٠٠٢/٢/٢٠ وبعد ان استعرض تقرير المجموعة وصـف القطـار وعرباته وكلها درجة ثانية وثالثة عادية واستعرض ما جرى للقاطرة والعربات من عمـرات صيانة وعزت دورية فى ورش الهيئة تعرض للحادث على النحو التالى:

اولاً: اورد التقرير اسماء المسئولين عن تجهيز القطار الكارثة ولم يرد مـنهم مـن اسـماء المتهمين سوى المتهم الأول محمد أحمد إبراهيم متولى إبراهيم الذى كان ملاحـظ الورديـة الثانية ميكانيكا كما حدد التقرير

ثانياً: رجح التقرير أن يكون الحادث والاشتعال الذى حدث نتيجة انفجار داخل العربة العاشرة وتعرض التقرير اخيراً إلى أن هناك احتمالات اربعة للحادث

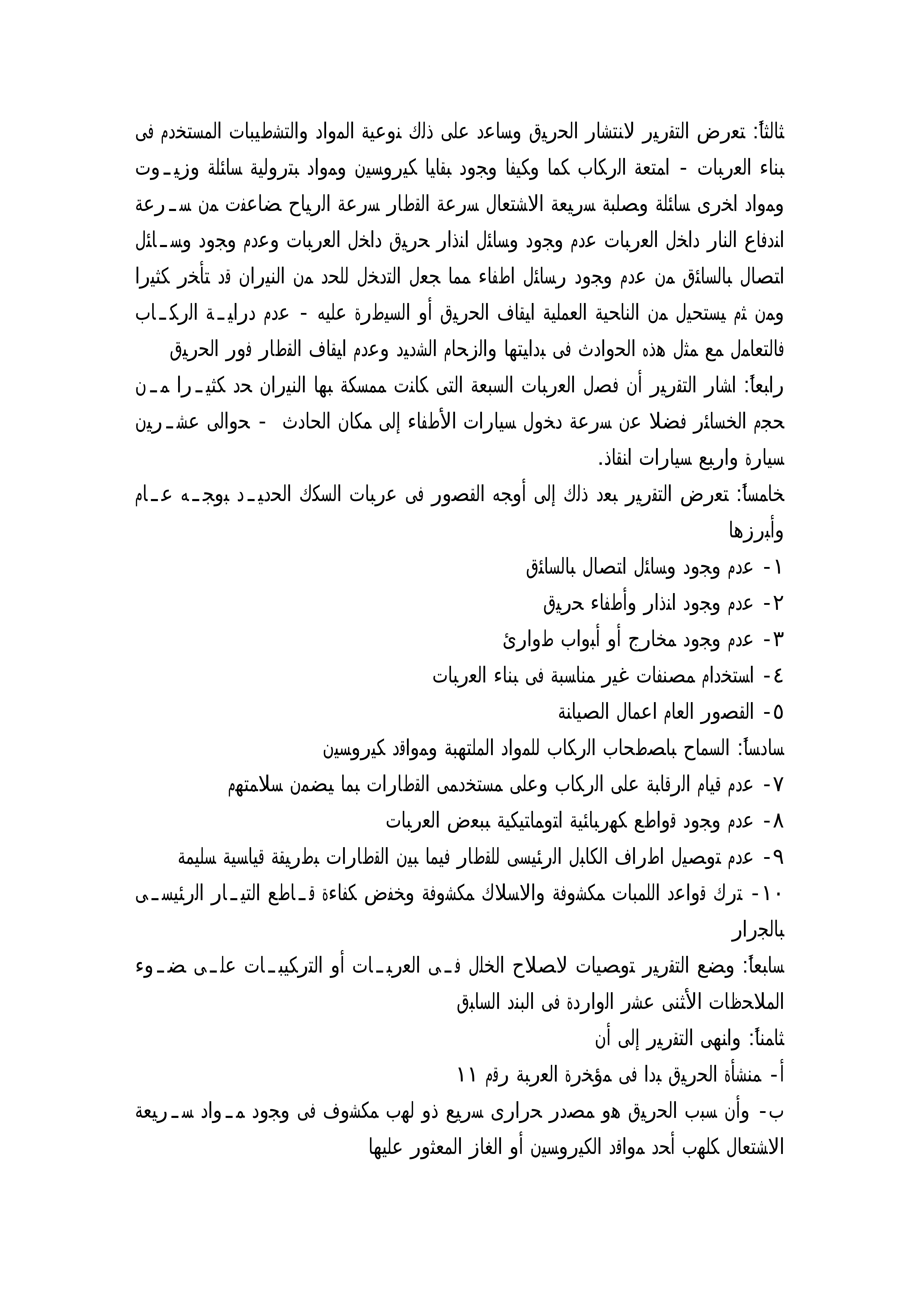
١- احتمال من المنافذة تشغيل البوفية
٢- قيام اخرين بتقديم خدمة غير رسمية للجمهور
٣- قيام احد الركاب باستخدام مصدر اشتعال واستحالة السيطرة عليه
٤- انفجار حارقة (تخريب)

وتلاحظ المحكمة أن هذا التقرير لم يعرض له النيابة العامة او تناقش واصفية على الرغم من أن الوقع عليه كى يرفع إلى المهندس رئيس مجلس الإدارة هو المهنـدس مصـطفى إبراهيم قناوى رئيس الإدارة المركزية للتشغيل ومزيل بتوقيعه

وحيث أن بالاطلاع على التقرير الذى وصفته اللجنة الفنيـة التـى أدت النيابـة العامـة بتشكيلها فور الحادث وبرز التحقيقات شهادة الأستاذ الدكتور بولس نجيب سلامة الأسـتاذ بكلية الهندسة جامعة القاهرة انتهى التقرير إلى النتائج الأتية:

اولاً: الحريق نشأ عن اتصال حرارى سريع ذو لهب مكشوف كلهب أحد مواقد الكيروسين أو البوتجاز التى عثر على العديد منها ضمن مخلفات العربات المحترقة وصـادف ذلـك اللهب ووجود محتويات سريعة الاشتعال مثل امتعة الركاب وملابسهم المصـنوعة مـن مشتقات البترول وهى سريعة الاشتعال الأمر الذى جعل من الصعب تـدخل الأفـراد أن قدرة هذه النيران سريعة وأعلى من فروة الرأس مما سبب ارتباكا وذعراً يصعب معه أن لم يكن يستحيل على ركاب القطار غير المدربين وغير المؤهلين القيم بإطفاء حضوها فى ظل عدم وجود وسائل اطفاء وفى حالة الزحام الشديد.

ثانياً: استبعد التقرير أن يكون منشأة الحريق المـاس الكهربـائى لان الكـابلين السـالب والموجب اسفل العربات موجودتين داخل مواسير من الصلب - كما انه لم يسـتدل مـن الفحص الذى قامت به اللجنة على العربات المحترقة على أية اثار لحدوث ماس كهربائى فالاسلاك التوزيع لشبكة الإنارة الداخلية.



ثالثاً: تعرض التقرير لانتشار الحريق وساعد على ذلك نوعية المواد والتشطيبات المستخدم فى بناء العربات - امتعة الركاب كما وكيفا وجود بقايا كيروسين ومواد بترولية سائلة وزيـوت ومواد اخرى سائلة وصلبة سريعة الاشتعال سرعة القطار سرعة الرياح ضاعفت من سـرعة اندفاع النار داخل العربات عدم وجود وسائل انذار حريق داخل العربات وعدم وجود وسـائل اتصال بالسائق من عدم وجود رسائل اطفاء مما جعل التدخل للحد من النيران قد تأخر كثيرا ومن ثم يستحيل من الناحية العملية ايقاف الحريق أو السيطرة عليه - عدم درايـة الركـاب فالتعامل مع مثل هذه الحوادث فى بدايتها والزحام الشديد وعدم ايقاف القطار فور الحريق

رابعاً: اشار التقرير أن فصل العربات السبعة التى كانت ممسكة بها النيران حد كثيـرا مـن حجم الخسائر فضلا عن سرعة دخول سيارات الأطفاء إلى مكان الحادث - حوالى عشـرين سيارة واربع سيارات انقاذ.

خامساً: تعرض التقرير بعد ذلك إلى أوجه القصور فى عربات السكك الحديـد بوجـه عـام وأبرزها

١- عدم وجود وسائل اتصال بالسائق

٢- عدم وجود انذار وأطفاء حريق

٣- عدم وجود مخارج أو أبواب طوارئ

٤- استخدام مصنفات غير مناسبة فى بناء العربات

٥- القصور العام اعمال الصيانة

سادساً: السماح باصطحاب الركاب للمواد الملتهبة ومواقد كيروسين

٧- عدم قيام الرقابة على الركاب وعلى مستخدمى القطارات بما يضمن سلامتهم

٨- عدم وجود قواطع كهربائية اتوماتيكية ببعض العربات

٩- عدم توصيل اطراف الكابل الرئيسى للقطار فيما بين القطارات بطريقة قياسية سليمة

١٠- ترك قواعد اللمبات مكشوفة والاسلاك مكشوفة وخفض كفاءة قـاطع التيـار الرئيسـى بالجرار

سابعاً: وضع التقرير توصيات لاصلاح الخلل فـى العربـات أو التركيبـات علـى ضـوء الملاحظات الأثنى عشر الواردة فى البند السابق

ثامناً: وانهى التقرير إلى أن

أ- منشأة الحريق بدا فى مؤخرة العربة رقم ١١

ب- وأن سبب الحريق هو مصدر حرارى سريع ذو لهب مكشوف فى وجود مـواد سـريعة الاشتعال كلهب أحد مواقد الكيروسين أو الغاز المعثور عليها

جـ- استبعاد أن يكون مصدر الحريق ماسا كهربائيا أو احتكاك مصحوبا لسخونة أو اصطدام مصحوبا بشرارة وكذا استبعاد حدوث انفجار نتيجة استخدام مواد مفرقعة وانتهى التقرير إلى أن المسئولين عن الحادث تضامنية بين الجهات المنوط بها سلامة القطار والتى تتمثـل فـى مسئول الهيئة القومية لسكك حديد مصر وبين شرطة النقل والمواصـلات المسـئولين عـن صرف التذاكر والمتابعة وتأمين سلامة الركاب وأن كان رئيس اللجنة عـدل عـن مسـئولية الشرطة فى شأن صرف التذاكر عند مناقشة المحكمة له مرة ثانية بشأن هذه الجزئية واضاف التقرير خلاصته إلى ان سلوكيات الركاب المتمثلة فـى حمـل واصـطحاب مـواد ملتهبـة واستخدامها داخل العربات مما يشكل مخالفة لقواعد السلامة والأمان .

وحيث أنه بمطالعة البيان الذى قدم الطب الشرعى إلى النيابة العامة بشأن عدد الضحايا تبـين ان انتهى إلى أن هناك عدد ٢١٣ جثة تعرف عليهم ذويهم وتسلموها عدد ١٠٨ جثة تم دفنهـا جماعيا وكانت كما ذكر نائب كبير الأطباء الشرعيين امام المحكمة حسب توفيـق إجراءهـا لانها كانت محترقة تماما ومحطمة وهو امر تقريبى كما ذكر الشاهد فضلا عن عدد ٣٧ جثة طرف الشرطة تم بعد ذلك دفنها بعد اخذ عينة من جثاتها تمهيداً للتحقق فى شـأن اصـحابها على ضوء موقف اهليتهم هناك جثة واحدة مازالت فى المشرحة !!!

كذلك ارفق الاوراق تقرير وضعته الإدارة العامة لشرطة النقل والمواصلات لواء على سامح - متحدث عن كم المخالفات الكبير الذى تلاحظ لشرطة النقل والمواصلات وكـم المخالفـات التى تم ضبطها خلال المدة من ١٩٩٩/٥/٣١ حتى ١٩٩٩/٦/١٠ اى اقل من اسبوعين وهى كثيرة ومتنوعة ارسلت إلى المهندس رئيس مجلس إدارة الهيئة .

وحيث أن المحكمة حددت جلسة ٢٠٠٢/٧/٢٧ لبدء المرافعة فى التفنية وبدأت النيابة العامـة مرافعتها حيث استعرض ممثليها ظروف الدعوى وشرحوا واقعاتها حسبما جـاء بتحقيقاتهـا وذكرت ان أهمال المتهمين جميعا هو الذى ادى إلى وقوع الكارثة التى راح ضـحيتها ٣٦١ ثلثمائة واحد وستين مواطنا من الفقراء والبسطاء لأن انمتهمين لم يراعوا ضمائرهم أو يتقـوا ا فى أعمالهم وأنه من المفروض أن لا يخرج القطاروعرباتـه إلابعدإسـتيفاءكافةإجراءات الصيانةووسائل الأمان وتوافر الطفاياتااللآزمةووقع المتهنين الأول والثـانىعلى سـلامةهذه الإجراءات بمايخالف الحقيقةوهو مايشكل فىحقها جريمة التزويرالعمدى بإثبات واقعة مزورة فى صورة واقعه صحيحة من حيث تواجد الطفايات فى حين أن معاينة النيابة العامة واللجنـة الفنية أثبتت عدم وجود طفايات على خلاف ماأثبتاه فى دفتر إستعداد القطار- كما أن المتهمين من الثالث الى السابع طاقم القطـار تقاعسـوا عـن القيـام بـواجبهم بالإسـراع بايقـاف القطارأوإستخدام وسائل الإطفاء المتاحة- الطفايات - كما أن الزحام الذى يتذرع به المتهمين كدفاع غير كاف أو مبررلإهمالهم فى أداء واجبهم - كما أن باقى المتهمين متضامنين جميعـا

بالإهمال والجرائم المنسوبة اليهم جميعافى الحادث وإلحاق الضرر بممتلكـات الهيئـة التـى يعملون بها وإنتهى الى طلب عقاب المتهمين طبق لمواد الإحالة٠

وحيث أنه بجلسة ٢٠٠٢/٦/٢٤كان قد مثل المدعى مختار على مهدى وقدم دفاعه وقرر أنـه يدعى مدنيا فى مواجهة وزير النقل والمواصلات ورئيس الهيئة بمبلغ٢مليون جنيه فقدها فـى القطار لأنه كان من بين ركابه وكان يحمل النقود معه وإحترقت بالحادث وذلك بالتضامن فيما بينها وسدد رسم الإدعاء وأذنت له المحكمة بإعلان دعواه المدنيه ٠

وحيث إن النيابة أرفقت بالتحقيقات مذكرة ختامية عن الحادث إستعرضت فيه الإجراءات التى قامت بها منذ إخطارها به ومدى الجهد الذى بذل فيها - كما إنتهت إلى أن أسبابه من وجهـة نظرها من حيث إهمال المتهمين والزحام وفساد وقصوروسائل الإطفاء والأمانوعدم توافرهـا فى القطار - كما إنتهى الى مسئولية كبار موظفى الهيئةوشرطة النقل والمواصلات وتقصـير المتهمين فى إدارة أعمالهما مما كان له أثر سلبى على الحادث وانتهى الـى إحالـة بعـض مسئولى الهيئة الى المحاكمة التأديبية وعددهم ٢٠فردا ٠

وحيث أن الدفاع عن المتهمين قام بتقديم مذكراته وإبداء مرافعته الشفويه فى الجلسات وركـز الدفاع عن المتهمين جميعاعلى النقاط الآتية :

١ - المتهمون غير مسئولين عن الحادث لإنقطاع السبب بين الخطأوالنتيجة والمتهمـين لـم يخطئوا -ومن ثم فلا مجال لمسائلتهم حسبما جاء بقرار الإتهام ٠

٢ - الحادث ليس مرجعه كماذهبت النيابة واللجنة الفنية هو لهب مباشر من موقد كيروسـين أو غاز - مباشر أمسك بالضحايا ومتعلقاتهم إنما هناك سبب أجنبى نشأ عن الحـادث لعمـل تخريبى لا يسأل عنه المتهمين ٠

٣ - إذا كان هناك مجهول سبب الحريق باشعاله موقد كيروسين أو غـاز لـم تسـفر عنـه التحقيقات فهو الذى يكون مسئولا عن الحادث وليس المتهمين ولم تكشف عنه التحقيقات

٤- تقرير اللجنة جاء قاصراً

٥- لا مجال لمساءلة المتهمين عن تداعيات الحادث لان مجال المساءلة فقط هو الخطأ وعلانه السببية بين هذا الخطأ والضرر وتفاقم اسباب الحادث مرجعها الزحام الشديد وسرعة القطـار والرياح الشديدة فضلا عن القصور فى أداء الهيئة بالنسبة للحريق ولا مجال لتحميل صـغار الموظفين والعمال أخطاء الكبار من موظف الهيئة .

٦- جريمة التزوير لا مجال للقول انها فى حق المتهمين المنسـوب إلـيهم ذلـك لأن دفتـر الاستعداد ويغنى فقط اعمال الميكانيكا والكهرباء والبواجى وليس من بين الاستعداد مسـئولين المتهمين عن توفير الطفايات وعبارة مما جميعه هذه التى كتبها المسئول عن الورشة اضـافة لاستناد لها من الاوراق أو اللوائح المنظمة للعمل فى الغاطس

٧- وبالنسبة لتهمة الإضرار بأموال هيئة السكك الحديدية الموجهة إلى المتهمين جميعا بتهمة لا سند لها من الاوراق إذا ثبت أن المتهمين لم يهملوا فى إداء وظائفهم أو يرتكبوا ثمة اخفـاء وانتهى الدفاع إلى طلب القضاء ببراءة المتهمين مما اسند إليهم تأسيساً على عدم ثبوت الـتهم المقيدة إليهم سواء من الناحية الموضوعية أو سندها القـانون وانهـم ايضـا - المتهمـين - يعتبرون من ضحايا الحادث الاليم.

وحيث أن الدفاع عن المتهمين قدموا لمدة حوافظ مستندات اثناء نظر الـدعوى وفـى ختـام المرافعة ضموها الكثير من المستندات منها ما هو مرفق بالاوراق وبالتحقيقات ومنها ما قـدم إلى المحكمة اثناء مناقشة الشهود إلا أن المحكمة ستشير إلى بعض هذه المستندات التى تتعلق تعليقاً جوهريا بدفاعهم فى الدعوى على النحوالتالى:-

١- صورة من القرار رقم ١٧٨٩ الصادر من رئيس الهيئة بتاريخ ١٩٩٩/١١/٧ والموجـه إلى جميع قيادات الهيئة بما فى ذلك مدير عام ورش عربات الركاب بابى غاطس ومضـمونه بعض الحوادث التى حدثت فى قطارات الركاب وعدم استعداد وكفاية اجهزة الاطفاء تقرر أن يتم تأمين القطارات العادية والمميزة بوضع ٤ أجهزة اطفاء ورغوى سعة ٢ جالون كعربيـة بالقاطرة وذلك الخلاف فى هذا المنشور من النيابة العامة الذى ترى أن هذه الطفايات الأربعة اضافة على ما هو موجود بالعربات والدفاع يرى أن قصر الطفايات فى القطار وعرباته على أربع طفايات فقط

٢- صورة من المادة ٣ من قانون هيئة الشرطة رقم ١٠٩ لسنه ٧١ والـذى يبـين منـه أن الشرطة ملزمة بالحفاظ على الأمن والنظام وأمن المواطنين فى كافة المجالات

٣- نص المادة ٢٣أ . ج التى تحدد من لهم صة الضبطية القضائية ومن بينهم نظار ووكـلاء محطات السكك الحديدية والحكومية وليس من بينهم الكمسارية وكذلك نص المادة ٥ من لائحة الهيئة

٤- صورة من فاتورة شراء مائتى طفاية بتاريخ ٢٠٠٢/٣/٣ اى بعد الحادث ثمن الفـاتورة ٧١ فقط.

٥- صورة الخطاب الصادر من إدارة عربات الهيئة بورش أبو غاطس إلـى مـدير الهيئـة للمشتريات والمخازن والى رئيس جهاز الأمن الوقائى بطلب توفير مواد الطفايات لان جميـع الطفايات المتواجدة بالقطارات غير صالحة ويحذر من وقـوع كارثـة والخطـاب تاريخـه ٢٠٠١/٨/١٦ وخطاب أخر مماثل بشأن تدبير مهمات الأطفاء بتاريخ ٢٠٠١/٦/١٢ خطـاب رابع بشأن المادة الرغوية وان القطارات خالية وكذلك الورش من هذه المادة

٦- صورة ضوئية من نص المادة ١٦ من لائحة الهيئـة الصـادرة ١٩٨٠٠ يلـزم الهيئـة بضرورة تدريب كافة خدمة القطارات على نظام استخدام اجهزة للاطفاء المناسبة لكل موقع.

٧- صورة من نص البند رقم ٦٥ من المادة ٧٧ والتى يستدل منها الدفاع على أن القطـارات ذات الدرجة الثالثة والثانية العادية ليس فيها رئيس قطار وان هذه الوظيفـة قاصـرة علـى القطارات المكيفة وعربات النوم وشهادة من إدارة اقسام الحركة بالمنيا تفيد ان المتهمين مـن الثالث إلى الخامس يعملون فى وظيفة كمسارى بالقطار وليس رؤساء قطار

٨- المادة الأولى من لائحة الهيئة الصادرة سنة ١٩٨٠ يحظر ركوب مـن داخـل الـورش وحظر دخول مرافق الهيئة إلا بتصريح بما مفادة أن المتهمين خالف قانونها لسماحها بركوب قطار الحادث من الغاطس لقاء ١ جنيه غرامة

٩- بعض الكاتبات المتبادلة بين شرطة الهيئة والهيئة بعد الحـادث بشـأن ضـرورة زيـادة القطارات وعمل ملاحق لها بقطارات اضافية فى المواسم والأعياد كل ذلك بعد الحادث

١٠- مستند تاريخه ٢٠٠١/١٢/٢٦ بشأن الطفايات التى قام قسم الدفاع المدنى فـى الهيئـة بإصلاحها وأعدادها والمتهم أحمد يوسف - الثامن - كان ضمن من قـاموا بهـذا المجهـود الأضافى

١١- مجموع قصاصات الصحف عن تصريحات للمسئولين وتحقيقات صحفية عن الأوضاع المتردية للهيئة من بينها يصرح رئيس الهيئة المهندس محمد عرفة الذى ارجع فيـه اوضـاع الهيئة السيئة فى بعض الأمكانيات

١٢- تقرير من إدارة الوحدات المتحركة يفيد بالمرور على ورش أبو غاطس ثبت احتـراق عدد من العربات داخل الغاطس ما بين احتراق كل وجرئ عن تحقيق صحيفة مجلة المصور مع الوزير الجديد عن احوال الهيئة وكل يدور حول الاعتمادات والزيادة فى مستخدمى المرفق لا يواكبها زيادة فى الأستثمارات اللازمة.

سبب الحادث:-

وحيث ان المحكمة باتخاذ بدء تقصدى لسبب الحادث وترى أن هذا السبب مازال مجهولا حتى الأن رغم ما تم من تحقيقات امام النيابة العامة واجرتها المحكمة هذا السبب مازال مجهـولا وليس فى الأفاق تحريات المباحث عن الحادث للاسباب الأتية:-

١- اللجنة الفنية وجميع اعضاءها قرروا فى التحقيقات انهـم اسـتبعدوا المـاس الكهربـائى والمفرقعات كان تكون سببا للحادث وانتهوا فى تقريرهم واقـوالهم امـام المحكمـة إلـى أن المرجح لديهم أن الحادث بدأ بمصدر لهب مباشر موقد كيروسين أو غـاز صـادفة اجسـام سريعة الاشتعال كامتعة الركاب وملابسهم ومكونات العربات وان هذا سـاعد علـى سـرعة انتشار النيران مع سرعة القطار واستمراره فى السير للوصول لمدة حوالى ربع ساعة ولنـا مشتعلة فى عرباته - قالت اللجنة أن هذا هو السبب المرجح لذا ولم تقل انه على سبيل القطع

فماذا كانت الأدلة فى &&& الجنائية تقوم على الحزم واليقين - فى مكان الأوان - فإن القول بالترجح يفيد عدم القطع ومن ثم ينفى نسبة من &&& يجب أن يفسر لصالح المتهمين.

٢- جميع أعضاء اللجنة بلا استثناء قرروا باحتمال الترجيح لدى الجزم وعلى سبيل المثـال الدكتور ثروت أبو عزب &&& بحكم تخصصة فى الجامعة قال إن هذا الاحتمال المرجح لدى اللجنة يصل إلى ٧٥% وكذلك ذهب الدكتور بولس نجيب رئيس اللجنة الذى قرر أن ما انتهت إليه اللجنة كان على سبيل الترجيح ومزوج الترجيح هو أثار الحادث وما خلق الحريـق مـن خسائر

٣-الدكتور رئيس اللجنة والدكتور أبو عزب وباقى الاعضاء قرروا أنه لا يمكن أن يصـلوا إلى نتيجة قاطعة بشأن - سبب الحادث أو مصدر النيران - بدايتها - إلا أذا كان هناك شاهد على ذلك ويرى ما حدث وهو مالم يتوافر فى الاوراق .

٤- تقرر اللجنة بصفة جاء مرسلا لم يدعم بإدلة قاطعة && المحكمة على الاقتناع به فعلـى سبيل المثال اللجنة وبعض أعضاء بما قالوا بأنهم اشتموا رائحة كيروسين أو غاز فـى بقايـا امتعة الركاب فى حين أن نائب كبير الاطباء الشرعيين الذى سالته المحكمة نفى أن يكون قـد اشتم شيئا من هذا - وقرران حجم الحريق والتفحم لا يسمح ببقاء أن رواغ من هذا الفعل فى الوقت الذى تقول اللجنة أن ارضية العربات كانت مغسولة بالكيروسين وهناك بقايا مازوت الا يحتمل ان تكون رائحة الكيروسين أو الغاز مصدرها المادة التى كانت تسـتخدم فـى غسـيل العربات وليس المادة التى كانت مصدراً شديداً أولا يبقى على أية رائحة على الرغم مـن أن الطبيب الشرعى انتقل قبل اللجنة

٥- اللجنة لم تشفع التقرير بإدلة معملية أو من تقطع بأن النيران كان مصدرها هـذه المواقـد الصغيرة التى وجدت بقاياها محترقة فى العربات بعد أن أخمد الحريـق واسـتخدمت الميـاة ومدافع المياة فى اطفاءها كما ذكر ذلك اللواء حسن حسين مدير الدفاع المدنى بالجيزة إذ كان يتعين ارسال البقايا من ملابس الركاب أو امتعتهم إلى المختبرات العلمية للحصول على نتيجة محققة بشأن وجود هذه الأثار من عدم بدلا من أن تعتمد لجنة اكبر التخصصات على حاسـة الشم أو النظر بشأن الافراد العاديين.

٦- اللجنة عندما تعرضت إلى نفى الاحتمالات الاخرى كما الماس الكهربائى أو المتفجرات لم تدلل على نفى هذه الاحتمالات على اسانيد علمية أو نتائج مختبرات معملية بل قررت ايضـاً بأن هذا و&& الخبره والنظر المجرد - مع احترامنا للخبرة وقيمتها إلا أنه قد يكون للعلم كلمة أخرى

٧- اللجنة انتقلت إلى مكان الحادث بعد وقوعة بحوال ٣٦ ساعة فى الساعة ١,٣٠ ظهرا يوم ٢٠٠٢/٢/٢١ ليكون مسرح الحادث فيه من المتغيرات الأتية : العربات السبعة المحترقة ثـم

فصلها وابعدت عن المكان الذى احترقت فيه بالكامل بحوالى خمسة كيلو مترات حسبما هـو ثابت فى التحقيقات وكان القطار من بدأ فيه الحريق بعد محطة كفر عمار واستمر فى سـيره قرابة ١٥/١٢ دقيقة والنار مشتعلة فيه - المتغير الثانى الذى كان قد طرأ على مسرح الحادث عند الوصول اللجنة هو أن المياة كانت قد نمطت العربات وتم نقل الجثث والأشلاء ولم يبقـى فى العربات إلا رائحة الموت والروائح الكريهة المتخلفة عن احتراق الضحايا واختلطت امتعة الركاب وقد يكون بعض بقايا الجثث المياة التى خفتها اجهزة الاطفاء ومـدافع الميـاة والتـى اختلطت ببقايا الركاب وامتعتهم ومن ثم لابد أن تتولد رائحة الموت والعفن وكثيرا من الورائح الكريهة فكيف استطاعت اللجنة أن تشتم رائحة الكيروسين أو الغاز لا شك أن اللجنة لو لجأت إلى التحاليل والمختبرات العملية لكانت قد قضت هذا الاشتباك وحسمت الأمر إلى كبير ولكنها لم تفعل واكتفت واعضاءها بالنظر والشم والخبرة التى لا تنكرها المحكمة عليهم ولكن مـرة أخرى قد يكون للعلم رأى أخر.

٨- تردد على لسان بعض مما سئلوا فى التحقيقات من المصابين انهم سمعوا اصوات انفجار واحدهم قال بمشاهدته لشرارة تخرج من بين العجلات واحتكاكها بالقضبان امسكت بحقائـب كان يحملها احد الركاب وأخر يدعى معوض أحمد إسماعيل قرر بأنه سمع صوت أنفجار ثـم انطفأت الانوار وبعدها شاهد النيران ولم يتم العثور عليه رغم طلب النيابة العامـة للشـرطة باستدعاءه اكثر من مرة - هذه الأقوال حتى ولو كانت غير صـحيحة فـى تقـدير اللجنـة واعضاءها كان يتعين أن يقف عندها وتشفعها بإدلة علمية قاطعة لتقييدها بدلا من الاكتفاء بأن أثار الحادث وارضية العربات لا تدل على هذه الاحتمالات وذلك بالخبرة والنظر.

٩- خلاصة ما سبق تبين منه أن تقرير اللجنة واقوال أعضاءه جاءت متناقضة مـع أقـوال الأعضاء انفسهم وفى التحقيقات وامام المحكمة من حيث ان اعتمدوا على نظرية الاحتمـالات والمشاهدة واستخدام الموانى "الشم" كما تعارض هذا التقرير مع الأدلة الأخرى التى جاءت فى الاوراق فى حديث نائب كبير الأطباء الشرعيين

١٠- عن حجم الحريق فإعضاء اللجنة جميعا وكل من شهدوا فى التحقيقات قرر انه للوهلـة الأول كان الحريق غير عادى - رئيس اللجنة - بشع وغير مألوف - رئيس الهيئة - حريق هائل وضخم - اللواء كان الدفاع المدنى بالجيزة كل هذه الملاحظات تضفى مزيد من الشـك حول سبب الحادث الذى ساقته اللجنة وحصرته فى موقد كيروسين أو غاز صغير - وجـدت بقايا فى العربات المحترقة

١١- أعضاء اللجنة اختلفوا فى كيفية السيطرة على الحريق فالدكتور ثروت أبو عـزب أنـه كان من المحكمة الممكن السيطرة على مصدر اللهب إذا ما تم التدخل خلال اربع دقائق مـن بدايته



فى حين اضاف أعضاء اللجنة فى هذا التقدير من حيث امكانية الوصول إلى مكانة وكم النيران هذا يقضى النظر عن امكانية ذلك بالنظر إلى الزحام الشديد وعدم صلاحية الطفايات المعدة لذلك سواء لعدم وجودها أصلا - وهى محل شك كبير - إذ لعدم صلاحيتها لفساد المادة الموجودة بها - كما قال الدكتور ثروت مغشوشة ومجهولة المنشأ واللجنة وأعضاءها الذين يتحدثون عن امكانية التدخل خلال اربع دقائق للسيطرة على مثل هذا الحريق تكرر المحكمة مرة أخرى انما يسوقون حديثا

مرسلاً ونظرياً قد يكون صحيحا من الناحية العملية أو النظرية البحته إلا أن لا تتفق مع واقع الحال الذى كان عليه قطار الحادث وحجم الكارثة وان كانت اللجنة بعد ذلك قد اتفقت وبالاجماع – انه بعد إن مرت دقائق اصبح التدخل مستحيلا وغير مؤثرا بالمرة الا تحديد حجم الكارثة وهو ما فعلة سائق القطار ومساعده عندما علما بالحريق – بعد ربع ساعة من بدايته والقطار يسير سارعاً تفصل العربات السبعة المحترقة وأخذاً القاطرة وباقى العربات واستكملوا رحلة القطار إلى أسوان – والمحكمة تنتهى من إلى انها لا يمكنها أن تساير اللجنة وبعض اعضاءها مفاد هذا من إمكانية التدخل خلال دقائق اربعة للسيطرة على اللهب لازم الصغير الذى وجدت بقاياه فى انقاض الحريق يمكن أن تشعل مثل هذا الحريق الهائل فى شكله ونتائجة وكم النيران – فهذه السرعة اقل من ١٥ دقيقة حتى مع التسليم فإن القطار سار حوالى ١٢ دقيقة والنار مشتعلة فيه والرياح ساعدت على ذلك المحكمة لا تستطيع أن تقنع بهذ

ا السناريو والذى نبته اللجنة فى نتائجها لأن كما هو ثابت بالأوراق وكما جاء على لسان كثير من الشهود الذين سئلوا فى التحقيقات حسبما هو ثابت فى صدر هذه الاسباب هذا الحريق بدأ كبيرا كيف ولماذا هذا ما لم تكشف عنه التحقيقات ولم تستطيع اللجنة نفيه بصورة قاطعة.

١٢- اللجنة على ضوء على ما سلف قد اخذت بنظرية الاحتمالات واستقر عند الاحتمال الأقرب والأيسر والذى ترجح لديها دون ان تكالف نفسها مشقة البحث العلمى الحقيقى للوصول إلى حقيقة الحادث وكيف بدأ وجاء تقريرها والحال كذلك روتينيا اشبه بالمعاينة التى ترى فالحاضر جمع الاستدلالات والتى تجريها الشرطة وبسرعة فور وقوع اى حادث حريق يخطر به ثم تأتى التقارير الفنية نبنا مختلفة عما توصلت إليه المعاينة السريعة.

١٣- الثابت من التحقيقات ومن شهادة اللواء محمد حسن حسين قائد الدفاع المدنى بمديرية أمن الجيزة وعضو اللجنة انه كان هناك انبوبة بوتجاز منزلية ١٨ كيلو أو ١٢ كيلو فى بعض الاقوال قرر الشاهد انه عثر عليها فور صعود إلى العربة العاشرة بعد أن تمكن من فتح احد ابوابها بالقوة كان أول من حق اليها من قوات الأطفاء حسبما ذكر وشاهد الجثث المتفحمة وعثر على اسطوانة البوتجاز المنزلية دون منظم ومغلقة ولا يعرف أن كانت ملأنه أو فارغة

– هذه الأسطوانة فقدت بعد ذلك ولم يعثر عليها فهناك قول – الشاهد – انها ضاعت فى وسط الزحام وهناك من قال انها القى بها فى ترعة الابراهيمية وعلى أية حال لم تناقش اللجنـة أو تتعرض لما هية هذه الواقعة ومصداقيتها هل من المحتمل أن تظل هذه الاسطوانة فـى ظـل النيران الهائلة والغير عادية دون أن تنفجر لو كان ملأنة وحتى لو كانت فارغة لا ينالهـا أى أصابة وتظل سليمة كما قال الشاهد رغم شدة النيران – هذه واقعة مادية وقف إحالها تقريـر اللجنة ولم تتعرض لها ومن ثم يقف عندها ايضا المحكمة لتسوقها ضمن ما ساقته فى اسبابها فى خصوص عدم الإطمئنان إلى تقرير اللجنة الذى جاء فى كثير من تقاطع مرسلاً غير موثق علميا كما سيلى

وحيث أنه من المقرر قانوناً وقضاء أن للمحكمة الحق الأخذ بتقرير الخبرة أو طرحة كمـا ان لها الحق فى الأخذ فى بعض ما جاء فيه وطرح الباقى ومن هنا تلتقـى المحكمـة بـالتقرير السالف لثقتها إلى القول بعدم إطمئنانها إلى ما جاء بالتقرير عـن السـبب المنشـئ للحـادث والمتمثل فى مصدر اللهب مباشر كموقد كيروسين أو غاز من قبل المواقد الصغيرة التى عثرة على بقاياه فى العربات المحترقة وترى المحكمة أن السبب المنشئ مازال فى تقريرها مجهولا لم تكشف عنه التحقيقات

وحيث أنه عند تداعيات اللهب المباشر الذى قالت به اللجنة من هذا اللهب المباشر الذى خرج من موقد كيروسين أو غاز صغير صادفة أمتعة الركاب وملابسهم المصنوعة مـن مشـتقات البترول فضلا عن سرعة الرياح وسرعة القطار المحكمة لا تساير اللجنة فيما ذهبـت إليـه وذلك لما يلى

١- الوقت كان شتاءاً أو البرد قارص ومن ثم بداها تكون النوافذ والأبواب مغلقة والأجسام متلاصقة ومن ثم فلم يكن هناك مجال لكم من الهواء (الأكسجين) الذى يزيد من كثافة النيران بهذا الحجم المهول والضغط حسب وصف أعضاء اللجنة
٢- الزحام الشديد والأجسام المتلاصقة إذ أن كل عربة سعتها حوالى ١٠٠ راكـب بهـا قرابة الثلاثة أو الأربع أضعاف حملتها تجعل بالكاد كل راكب يجد موضـعا لقدميـه والقطار مازال فى بداية رحلته إذ لم يكن قد مضى على مغادرة محطـة القـاهرة إلا حوالى الساعة ومازالت الرحلة إلى أسوان طويلة قرابة الأثنى عشر ساعة – لم يكـن هناك مكان أو مبرر معتدل اوسعه تسمح بجلوس راكب أو أكثر لصنع شاى على هذا الموقد الصغير إذ أين وكيف يجلس هو ومن معه وفى مثل هـذه الرحلـة الطويلـة يستغرق مثل هؤلاء الركاب البسطاء الفقراء وقتا فى بدايتها إلى أن يستقر بكل مـنهم المقام فى مكان هو ومن معه

٣- حتى ولو افترضت المحكمة صحة ما ذهبه إليه تقرير اللجنة فالمحكمة لا تسـتطيع أن تجريها فى تصورها لأن مثل هذا الموقد الصغير أما أنه لم يكن هناك أمكان استخدامه أو أن كان من السهل فى اللحظات السيطرة عليه وعلى شعلته واطفاءها وحتى ولـو بقطة من الملابس أو أى شئ يكون فى متناول يد من يستخدمه إلا إذا كان قد أنفجـر وهو ما لا دليل عليه فى الاوراق أو بقايا الحادث حتى فى ظل هذا الاحتمال الذى لـم يقوم عليه الدليل فإن كمية الكيروسين او البوتجاز الذى بملأه ضئيلة بحيث أيضاً يمكن السيطرة عليه فهذا فى تقرير المحكمة ومادامت اللجنة الفنية ووسائل بأت فى نظريـة الاحتمالات كما يقول أعضائها فإن الاحتمالات تكون كلها قائمة فى ظل الدليل الفنـى غير القاطع الدلالة عليه وعلى ما انتهت إليه اللجنة حسب ما أسـلفت المحكمـة فـى اسبابها

٤- حيث الرياح وسرعة القطار لمدة ١٢ دقيقة أو خمسة عشر دقيقة لا يبرر ابداً حجـم هذه النيران الهائلة وذلك لقصر الزمن ولمصدر اللهب البسيط الذى قالت به اللجنة إذ أن حجم هذه النيران والسرعة التى انتشرت بها لا يكون إلا حيث يكون هناك لمصدر اللهب أقوى واشد من ذلك الذى قالت به اللجنة والقول بغير ذلك ترى المحكمة أن في تبسيط وتجريد للوقائع لا يستقيم مع حجم الكارثة ولا يتفق مـع المنطـق والمجـرى العادى للأمور ومن زاوية أخرى أخذاً للتفسير الأيسر والأسهل وهو مـا لا تسـتطيع المحكمة تضمنه اسبابه وتعول عليه فى قضائها

٥- وفى هذا المقام لا تستطيع المحكمة أغفال التقرير الذى وصفته ما يسـمى بمجموعـة الاشراف والتخطيط S.P.G وهى هيئة تابعة لرئاسة الهيئـة ووزارة النقـل – هـذا التقرير – والمرفق بالإوراق الذى تعرضه لتحليل الحادث وتفصيله وتوقيتـات قيـام القطار وتابع خط سيره دقيقة بدقيقة بل ثانية بثانية على ضوء مـا تحـت يـده مـن مستندات هذا التقرير وضع أحتمالات أربعة للحادث

- الأهمال استخدام مصدر أشعال وأستحالة السيطرة عليه
- أنفجار حارق داخل العربة العاشرة وهذا التقرير تلاحظ للمحكمة أن النيابـة العامـة ألتفتت عنه ولم تتعرض له فى التحقيقات كما أن اللجنة لم تتعرض له فـى تقريرهـا وربما لم يوصى عليه كما أن التقرير أورد الأسماء المكلفين بإعداد القطار وصـيانته وليس من بينهم المتهمين سوى الأول (أحمد محمد أحمد أبـراهيم متـولى) ملاحـظ الوردية الثانية بالغاطس ويختص بأعمال وصيانة الميكانيكا فى القطار وعرباته وبداها لم تكن الميكانيكا والقائمين عليه سببا فى الحادث



٦- التقرير واللجنة لم تولى واقعة انطفاء العربات أثناء الكارثة فلم تستطيع المحكمة أن تبين على سبيل الجزم واليقين هل الأنوار أطفأة قبل الحادث أو بعده وهل أنطفها كان نتيجة للحريق أو سابق عليه كل ما سعت اللجنة فى تأكيده إلى أن الماس الكهربائى برئى من أشعال الحريق ودللت على ذلك بأن الكوابيل أسفل العربات سليمة ومحضنة فى مواسير من الصاب والكابيلين الرئيسيين السالب والموجب بعدين عن بعضهم قرابة المتر وأن اللجنة أجرت تجربة تماس فوجدت أن الشرز الناتج عن التجربة غير مؤثر وفاتى اللجنة أنها ركزت فى صاب التقرير عند معاينة العربات أن أطراف الأسلاك محترقة .نتيجة الحريق فقط وهذا لا يكفى لقيامه حتى انطفاءت الانوار تحديداً هل قبل حدوث الحريق أم بعده أم أثناءه وذلك لانه الحريق لابد وأن يكون استغرق بعض الوقت قبل أن يصل إلى توصيلات الكهرباء الداخلية داخل العربات وبالنسبة لحجم الحادث والنيران فانه بالطبع أتت على كل شئ داخل العربات ومن هنا لا يمكن تحديد متى انقطعه التيار الكهربائى عن العربات والمحكمة ترى أنه كان لدى اللجنة من الوسائل الفنية والعلمية ولدى أعضائها من الخبرة العملية المعملية القدر الكافى لأزالة هذا الغموض بدلاً من الاتفاق للمرة الثالثة بالخبرة والمفكر المجرد للتوصيلات الكهربائية وإثبات حالتها وهذا أمر يسير حتى بسؤال للغير المتخصصين واللجنة وعلماءها لها قدرها ومن هنا كانت المحكمة تفنط منها بحثاً أكثر دقة وتفصيلاً فى هذه الجزئية لأنها جزئية هامة كان من الممكن أن تشير إلى سبب الحادث ومناقشة أحتمالات أخرى .

إلا أن البادى من اللجنة قد سلكت الطريق الايسر وحملت موقد الكيروسين الصغير مسؤليه الحادث وهو بالضبط ما لجأ إليه كبار المسئولين فى الهيئة والحكومة عقب الحادث مباشرة بل وفى مكان الحادث عقب انتقالهم إلى مكانه إذ صرحه بإن سبب الحادث هو أستخدام موقد الكيروسين أو الغاز الصغير الذى أحال القطار والمنطقة إلى جحيم واحالة إلى طاقة من جهنم كما لو كانت اللجنة ساعت إلى تقنين تصريحات كبار المسئولين والتى قالوا بها بعد ساعات من وقوعه وقبل أن تكشف ابعاده وخبايه وكافة المؤمنين شر القتال

وحيث أنه متى كان ما تقدم جميعه فإن المحكمة تنتهى إلى أن موقد الكيروسين والغاز بريئان من تهمة اشعال الحريق أو أن يكون مصدر اللهب المباشر الذى أدى إلى هذه الكارثة سيما وان الاوراق وتحقيق النيابة العامة وما أجرته المحكمة بنفسها طوال أكثر من خمس وعشرين جلسة جاءت جميعها خالية مما يشير على ثبوت هذه الواقعة فلم تجد الشرطة شاهداً واحداً على ذلك رأى تميزه وهو يأتى هذا الفكر يشعل الموقد لصنع شاى

أو جوزة أو تسخين طعام كما جاء فى بداية التحقيقات أو بتصريحات كبار المسئولين ولما كان هذا القول جاء على سبيل الظن والتخمين والأحكام الجنائية تقوم على الجزم واليقـين سيما فى مجال الإدانة فإنه المحكمة تنتهى بحق بإستبعاد هذا الاحتمال كسـبب للحـادث وترى انه لا يعدو أن يكون احتمال قالت به اللجنة ومن قابلها كبار المسئولين قبل أن تبدا عملها وهناك احتمالات أخرى وردت فى الأوراق والتحقيقات على نحو مـا سـلف مـن أسباب قيلة على لسان البعض وفى تقدير مجموعة الأشراف والمراجعة S.P.G وجـاء حديث اللجنة الفنية بشأن بعضها مرسلاً لا تتضمن إليه المحكمة ويبقى السبب مجهولاً لـم تكشف عنه التحقيقات التى تمت

- الزحام: وحيث أنه عن حديث الزحام الرهيب الذى كان فى العربات المحترقـة إذ أن احتوائه فى الاوراق أن سعة العربة الواحدة ١٠٤ أو ١٠٨ راكب كانت تضم حقيقتها ثلاثة أضعاف أو أربعة أضعاف هذا العدد أى من ٣٠٠ إلى ٤٠٠ راكـب وكيـف لا والهيئة أعدت هذا القطار لكى يكون نعشاً للضحايا من الفقراء المعـدمين واردت أن تجعله الفداء الذى تقدمه تقربا إلى ا فى عيد الأضحى فتكفر بهم عن سيأتها فى حق المواطنين جميعاً والمحكمة عندما تناول موضوع الزحام هل يكون ذلك من قبيل نفى المسئولين عن المتهمين أو أنه حدث قانون بإعتبار أن الزحام فى ظـروف الحـادث المماثل كان بمثابة سبباً اجنبيا أو قوة قاهرة تقع رابطة السببية بين المتهمين والنتيجـة أو تتحدث عنه المحكمة بإعتبار مسرحية عبثية من صـنع وأخـراج الهيئـة لتنميـة مواردها أو توفير مسئولية لتوزع بالآلاف وعشرات الألاف علـى كبـار موظفيهـا وشرطة النقل والموصلات كما جاء بالتحقيقات.
- كل هذه تساؤلات تطرحة المحكمة عند حديثها فى الأسباب عن موضوع الزحام ولكن سوء أنه أمر مطروح وبصورة صارخة فى الأوراق لابد أن تتعرض لـه المحكمـة على النحو التالى

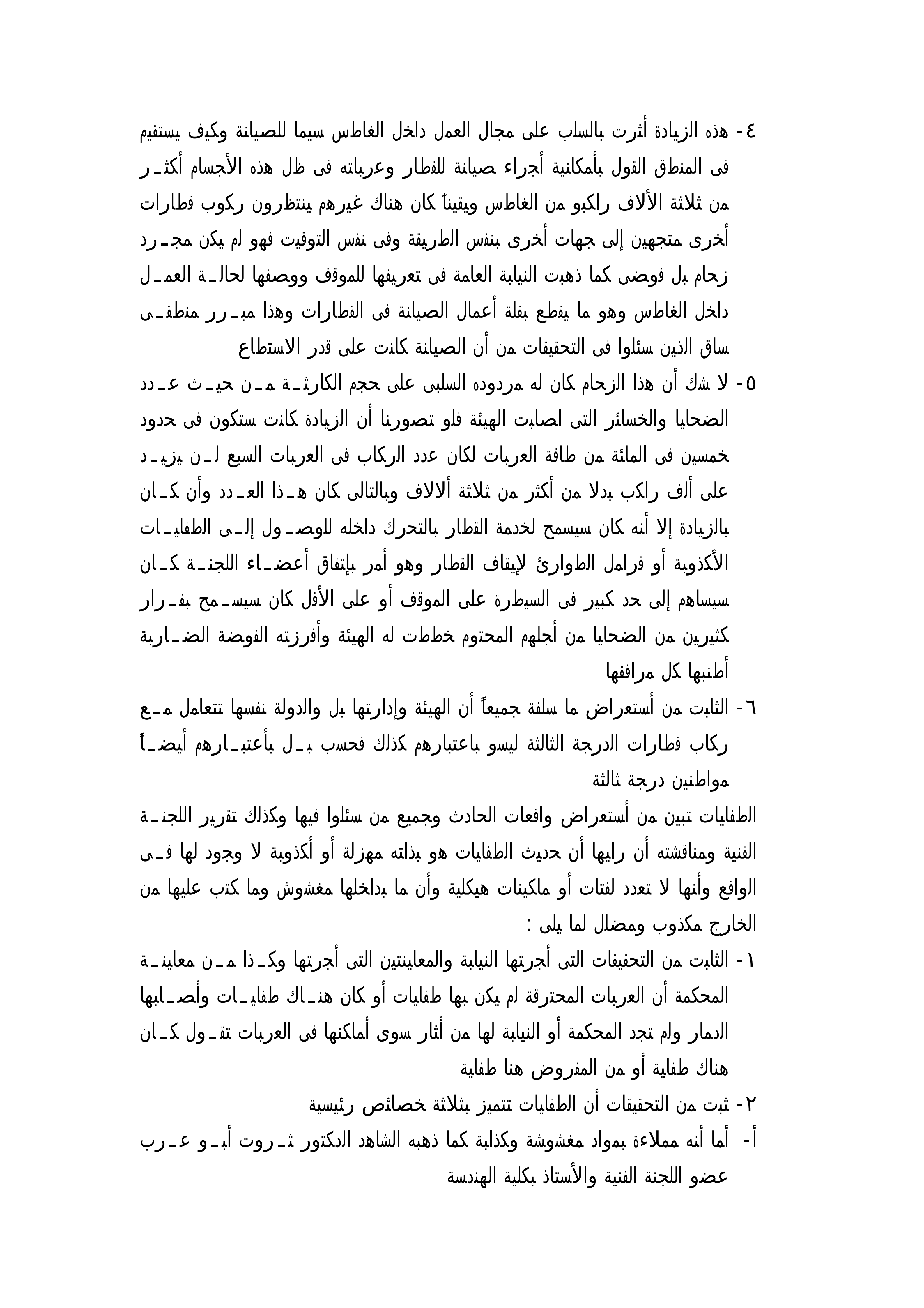
١- أن الثابت من التحقيقات أن القطار وعرباته خرجت من الغاطس وكانت يستقله عـدد ٣٨١٨ راكباً بينهم ٧٦٩ قاطعوا تذاكر طوال رحلته حتى أسوان لم يكن قد حصـلوا على تذاكر من محطة مصر إلا عدد ٢٣ راكب ثلاثة وعشرين فـى حـين ركـبهم ٣٠٤٩ هم الذين قطعت لهم تذاكر أو إيصالات الغرامة وذلك حسب البيان المقدم مـن الإدارة المركزية للشئون التجارية ونقل الركاب

والمسئول عن هذه المخالفة حسبما تبين من التحقيقات هى الهيئة ونظامها الخاطئ بالسماح ركوب الركاب من داخل الورش بالمخالفة لقانون الهيئة نفسها والتى أصبح الركوب مـن الغاطس عرفاً سائداً حسبما أقر به العميد طارق صديق مدير الإدارة العامة للأمن بالهيئة

وهو الأمر الذى يشكل من زواية أخرى أخـلالا أمنيـا وقصـوراً مـن شـرطة النقـل والمواصلات عن القيام بواجبه الإساسى وحماية أرواح المواطنين من مستخدمى المرفـق والتى تقاعست عن القيام بدورها الإساسى لوجود مصلحة تجمعها مع مسـتخدمى الهيئـة وكبار مسئوليها مم جعل أقتسام حصيلة الغرامة كجزاء أو عقوبة للركوب مـن الغـاطس وهو المستفاد من أقوال المهندس عبد القادر رئيس الهيئة السابق وكان يشغل موقعه وقت الحادث وأثناء التحقيقات النيابة العامة وهو ما ذهب إليه فى أقوالهم بألفاظ مختلفة العديـد من رجال شرطة النقل والمواصلات (النقيب محمد سالم أبو عيدة) المجند كـريم مكـرم زكى العميد إبراهيم حسين فريد

٢- ليس هناك مجال يفيد ذلك ومن واقع ما هو ثابت بالتحقيقات لا محل للقول بمسـئولية المتهمين من صغار موظفى الهيئة من الثالث إلى السابع عن زيادة عدد الركاب فهـذا أصبح عرفاً سائداً والجميع لهم مصلحة فيه – كبـار مسـتخدمى الهيئـة – صـغار مستخدمى الذين تخصصهم الهيئة لتحصيل الغرامات من الركـاب داخـل الغـاطس وأيضاً رجال الشرطة الجميع يعود عليهم بالنفع من هذه الغرامة التى هـى بطبعهـا فرضت كعقوبة على مخالفة قانون الهيئة وأصبحت هى السائدة بدليل حصيلة الإيـراد الذى تم تحصيله فى الرحلة المشؤمة فى وهو الأمر كذلك أيضاً فى جميع القطـارات والرحلات

٣- وأيضاً لا مجال لمحاسبة المتهمين وهم من صغار موظفى الهيئـة ومسـتخدميها ولا مجال لمساءلتهم عن أنزال الركاب الزيادة وذلك لما لهم فى ذلك مـن مصـلحة ولأن القانون واللوائح كما أستقرت الأقوال فى التحقيقات على أنه لا يمكـن لهـم السـماح بإنزال أى راكب يحمل تذكرة وأعتبره أن إيصال الغرامة بمثابة تـذكرة رغـم أنـه إيصال سداد الغرامة وهى العقوبة كما أن إذا كان شرطة النقل والمواصـلات تقـول ذلك أيضاً على لسان كبار مسؤليها فلا غرابة أن ينـدرج صـغار مـوظفي الهيئـة الكمسارية من الثالث حتى السابع فى هذا القول وهو قول أيا كان عدم سـلامته مـن حيث القانون والفروض إلا أنه واقع مرير وأليه تنطق بـه الأوراق وكـان المـدخل الحقيقى للكارثة ومن سما فلا مجال لمسائلتهم عنه سواء من البداية من حيث ركـوب المواطنين إلى النهاية من حيث أمكانية انزالهم أو حملهم على مغادرة القطارات ولعل ما قال به كبار موظفى الهيئة المهندس عيد عبد القادر والمهندس محمد عرفة اللواء رضا شحاته وغيرهم أنه لم يحدث طوال مدة خدمتهم فى الهيئة أن أنزلوا راكباً مـن قطار أو طلب منهم ذلك


٤- هذه الزيادة أثرت بالسلب على مجال العمل داخل الغاطس سيما للصيانة وكيف يستقيم فى المنطق القول بأمكانية أجراء صيانة للقطار وعرباته فى ظل هذه الأجسام أكثـر من ثلاثة الألاف راكبو من الغاطس ويقيناً كان هناك غيرهم ينتظرون ركوب قطارات أخرى متجهين إلى جهات أخرى بنفس الطريقة وفى نفس التوقيت فهو لم يكن مجـرد زحام بل فوضى كما ذهبت النيابة العامة فى تعريفها للموقف ووصفها لحالـة العمـل داخل الغاطس وهو ما يقطع بقلة أعمال الصيانة فى القطارات وهذا مبـرر منطقـى ساق الذين سئلوا فى التحقيقات من أن الصيانة كانت على قدر الاستطاع

٥- لا شك أن هذا الزحام كان له مردوده السلبى على حجم الكارثـة مـن حيـث عـدد الضحايا والخسائر التى اصابت الهيئة فلو تصورنا أن الزيادة كانت ستكون فى حدود خمسين فى المائة من طاقة العربات لكان عدد الركاب فى العربات السبع لـن يزيـد على ألف راكب بدلا من أكثر من ثلاثة ألالاف وبالتالى كان هـذا العـدد وأن كـان بالزيادة إلا أنه كان سيسمح لخدمة القطار بالتحرك داخله للوصـول إلـى الطفايـات الأكذوبة أو فرامل الطوارئ لإيقاف القطار وهو أمر بإتفاق أعضـاء اللجنـة كـان سيساهم إلى حد كبير فى السيطرة على الموقف أو على الأقل كان سيسـمح بفـرار كثيرين من الضحايا من أجلهم المحتوم خططت له الهيئة وأفرزته الفوضة الضـاربة أطنبها كل مرافقها

٦- الثابت من أستعراض ما سلفة جميعاً أن الهيئة وإدارتها بل والدولة نفسها تتعامل مـع ركاب قطارات الدرجة الثالثة ليسو باعتبارهم كذلك فحسب بـل بأعتبـارهم أيضـاً مواطنين درجة ثالثة

الطفايات تبين من أستعراض واقعات الحادث وجميع من سئلوا فيها وكذلك تقرير اللجنـة الفنية ومناقشته أن رايها أن حديث الطفايات هو بذاته مهزلة أو أكذوبة لا وجود لها فـى الواقع وأنها لا تعدد لفتات أو ماكينات هيكلية وأن ما بداخلها مغشوش وما كتب عليها من الخارج مكذوب ومضال لما يلى :

١- الثابت من التحقيقات التى أجرتها النيابة والمعاينتين التى أجرتها وكـذا مـن معاينـة المحكمة أن العربات المحترقة لم يكن بها طفايات أو كان هنـاك طفايـات وأصـابها الدمار ولم تجد المحكمة أو النيابة لها من أثار سوى أماكنها فى العربات تقـول كـان هناك طفاية أو من المفروض هنا طفاية

٢- ثبت من التحقيقات أن الطفايات تتميز بثلاثة خصائص رئيسية

أ- أما أنه مملاءة بمواد مغشوشة وكذابة كما ذهبه الشاهد الدكتور ثـروت أبـو عـرب عضو اللجنة الفنية والأستاذ بكلية الهندسة

ب- أو أن هذه الطفايات فارغة ولا تعمل نتيجة الصدا التى يعلوها وعدم صيانتها

ت- أو أن هذه الطفايات موجودة فى أماكن يصعب الوصول إليها فى ساعات الخطـر أو أن انتزاعها من مكانها يستغرق وقتاً وجهداً كما انتهت المحكمة من معاينتها والنيابـة أيضاً إذ أثبتت أن أنتزاع أحداها أستغرق خمس دقائق والأخرى أنتزاعها سبع دقـائق وتقول اللجنة الفنية فى تقريرها وعلى لسان أعضاءها كان يمكـن السـيطرة علـى الحريق خلال أربع دقائق من بدايته على فرض أن هذه الطفايات صالحة للأسـتعمال ومعبئة بمواد سليمة غير مغشوشة – كيف ستحقق ذلك فى ظل الوقت الذى اسـتغرق لمجرد أنتزاع الطفايات من مكانها كما ذهبت النيابة والمحكمة وكان هـذا الاختبـار والتوقيت فى ظل ظروف الحريق مريبة والعربات ليس بها إلا أن النيابة والمحكمـة فما هو الوقت والأمكانية فى ظل ظروف القطار الكارثة والزحام الرهيب الذى كـان فيه كانت فيه كل عربة محمله بثلاث أضعاف طاقته وأكثر لا شك أن من الصـعوبة && إلى درجة الاستحالة الإلزام بمستحيل وهل تقبل من النيابة إجابة بعـد ذلـك أن تقول فى أدلة ثبوتها أو فى مرافقها أن هذا كله لا يمنع من قيام المتهمين بـواجبهم أو أنهم أهملوا فى أدوارهم وتقدمهم للمحكمة الجنائية لهذا الأهمال أو التقصير أين هـذا الأهمال أو التقصير كما ترى المحكمة لا إلزام بمستحيل وكان أولى ثم أولى بالنيابـة العامة أن تقدم كبار مسئولى الهيئة إلى المحاكمة الجنائية لانهم الذين وضعوا المتهمين من صغار المستخدمين فى هذا الموقف الصعب لأن واقع الحـال يقـول أن هـؤلاء المتهمين أيضاً ليس أحسن حظاً من الضحايا الذين احترقوا فـى قطـار المـوت وإلا صدق علينا قول رسول ا صلى ا وعليه وسلم (هلكت امم من قبلكم لانهم إذا سرق منهم الفتى تركوا وإذا سرق الفقير أقام عليهم الحد) صدق رسول ا

٣- الثابت من التحقيقات ومن تقرير اللجنة الفنية وأقوال أعضائها أمام المحكمة والنيابـة أن هذه الطفايات كانت عديمة الأثر والفاعلية لما بها من غش وفساد ولحجم الحريـق كما ذكرك الشهود أنه حريق هائل وفى وصفاً أخر غير عادى وفى أقوال أخرين لـم يكن نتيجة موقد كيروسين صغير وذلك لأن هذه الطفايات حتى فى حالـة سـلامتها وسهولة انتزاعها وسلامة المادة الموجودة داخله وتأثيرها فى حدود متر واحد مربـع فإين هذا المتر من ذلك الجحيم الذى شمل عربات سبع طولها يصل مئات الامتار وفى ظل سرعة القطار وسرعة الرياح ولا يرد على ذلك فإن اللجنـة الفنيـة وأعضـائها متصورين الحريق فى بدايته لأن هذا أصبح تقليل غير مقبول نظراً ليوم الحشر الذى كانت عليه العربات وبالتالى إستحالة الوصول إلى هذه الطفايات وهى علـى فـرض الوصول إليها لم تكن مجزية لفسادها

٤- ثم يأتى بعد ذلك الحديث عن مسئولية المتهمين عن صيانة الطفايات وملأءة بالمـادة اللازمة هو أيضاً حديث أصبح غير ذى موضوع ولا يمكن مسألة المتهمين عن ذلـك لما يلى

١- الثابت من التحقيقات أن ورش الهيئة ومخزنها خالية من المادة اللازمة والفعالة لملأء الطفايات (أ، ب) ومؤكد ذلك العديد من الكاتبات الرسمية التـى صـدرت مـن إدارة الصيانة والتشغيل ومستخدمى هذه الإدوات إلى رئاسة الهيئة مرراً وتكرراً على طول عامين يستصرخونه فيها المسئولين ضرورة تزويد الورش بالمادة اللازمة للطفايـات وعدم استجابة المسئولين لهذه النداءات – المتهمين – من الثامن إلى الحادى عشر

٢- ما ثبت من التحقيقات أن مسئول الطفايات لا يحمل إلا الشهادة الإبتدائية القديمـة ولا دارية له لهذا العمل ومسئول الدفاع المدنى قرر بأن لا علاقة لـه بالـدفاع المـدنى ووجباته وعدم قيام المتهمين بما تملى عليه لوائحها بضرورة تدريب العاملين وإعـداد الكوادر اللإزمة للتعامل مع الكوارث والدفاع المدنى وكمـا جـاء بتقريـر اللجنـة ومذكرات النيابة العامة وعليه يكون وجود هؤلاء المتهمين أو بعضهم خاطئ ويسـئل عن من وضعهم أو سكنهم فى هذه الوظائف ويجب محاسبته هو لا محاسبة المتهمين

٣- عدد الطفايات بالقطارات والعربات ظلة فى الدعوى محل خلاف هل هو بواقع طفاية فى كل عربتين ومن ثم يكون فى قطار الموت ٨ طفايات باعتباره كان يتكـون مـن ستة عشر عربة أما أن عدد الطفايات بالقطار ثلاثة فقط أما أن المنشور الذى صـدر ومرفق بالتحقيقات مقر الطفايات على أربع فى القاطرة دون العربـات أمـا ان هـذا المنشور جعله أربعة بخلاف ما هو مفروض فى العربات تخبط ما بعده تخبط لا يمكن معهم الوصول أوالاطمئنان إلى معيار مسئولية تطمئن إليه المحكمة للامساك بتلابيـب المتهمين الذين هم ايضا ضحايا لهذا التخبط واللامسؤلية وهي صلاحية هذة الطفايات للاستخدام فاذا كان هناك باتفاق و الاجماع من النيانه واللجنـة الفنيـة و التحقيقـات ومسؤل الهيئه ان هذة الطفايات كانت فاسدة او غير مؤثرة فلا مجال لمسائلة المتهمين فرادى ومتضامنين عن مهزلة الطفايات أو أكذوبة الطفايات

٤- ما نطقت بة التحقيقات من ان حالة الزحام الشديد و الفوضى فى الغاطس بـل وفـى نظام العمل كله فى الهيئه ما كانت لتسمح بالصيانه كما هو المفروض فـى اللـوائح والقوانين المنظمه للعمل في الهيئة وهو ما انتهي اليه النيابة العامة في مذكراتها ومـا قالت به اللجنة الفنية في التحقيقات وتقريرها وتوصياتها التي تضمنها هذا التقرير اذ اقر الجميع ان هذه الصيانة كانت شكلية وغير مقالة على هذا اجرى العمل من قد تـم وهو ما أقربه من سئلوا فى التحقيقات وهو أمر طبيعى ونتاج حقيقى لنظام واسـلوب

العمل فى الهيئة فلا المادة اللازمة لملأ الطفايات موجودة ولا اعتمادات أو موافقـات لشراء لوازم الصيانة لهذه الطفايات لهذه الطفايات ولا الفوضى تسمح بالصيانة فهـل من ذلك يكون من المنطق والعدل أن تساير المحكمة النيابة العامـة فـى الأمسـاك بتلابيب هؤلاء المتهمين الضحايا فى نفس الوقت أو تقول النيابة انه على الرغم مـن ذلك كان يتعين أن يقوموا بواجبهم ولا يقصرو فيه أى واجب هذا واى ينطـق يقـول بهذا الألتزام المستحيل وظروف العمل والزحام تكاد تنطبق بأن هناك قوة ماهرة حالت بينهم وبين القيام بأعباء وظائفهم وكبار المسئولين لا يقومون بهذا الواجب

٥- ثم تأتى المحكمة بعد ذلك لما نسب إلى المتهمين الأول والثانى من انها وقعا على دفتر سير القطارات أو استعداد القطار بأنه استوف كل ما يلزم من اعمال الصيانة ووقعـا على ذلك وعلى عبارة اضافها احد عمال الورشة وهى "مما جميعه" وأن هذه العبـارة تعنى كل شئ بما فى ذلك الطفايات وسلامتها وصلاحية المادة الموجودة فيهـا هـذا القول مردود لما يلى:

أ- المتفق عليه وفقا للوائح الهيئة ونظام العمل فيها أن الصيانة تشـمل ثلاثـة تحقيقـات (الكهرباء – الميكانيكا – البواجى) وليس منها الطفايات وملأها والتحقق من سـلامة محتوياتها وفعاليتها لأن المهنة لها قسم خاص فى الورش وعبارة مما جميعـه هـذه عبارة ركيله قال كاتبها أن أضافتها ليحمى نفسه من أية مساءلة لأن الوزير حدث أن مر على المحطة ووقع عقابا عندما وجد زجاج بعض العربات مكسورا وهى عبـارة فى ظل الظروف السابقة على مسئولية محررها لأن وقع عليها لأن وقع على ما هـو ليس ملزما به (لائحيا أو قانونا) فهى من قبيل الحديث المرسل الذى لا دليل عليه

ب- ليس من اختصاص من وقعوا على هذه العبارة التحقق من سلامة الطفايات او التأكـد من سلامة محتواها

ت- حتى على فرض مسئولية المتهمين والتزامهما وقعا عليه فهو التزام يسـتحيل علـى ضوء ما سلف من ظروف الورشة وعدم وجود الأمكانيات اللازمـة ولأن الطفايـات ليست من بين ما يجب التحقق منه قبل قيام القطار بشأن اعمال الصيانة القاهرة علـى الميكانيكا والكهرباء والبواجى

ث- الوصف الذى ساقته النيابة العامة لتهمة التزوير هو وصف غير صحيح قانونا وهـى انها جعلا واقعة مزورة فى صورة واقعة صحيحة هذه التهمة تنهار من اساسـها إذا كان ليس من اختصاص المتهمين التحقيق من سلامة الطفايـات ومـا بـداخلها لان اختصاصها ومسئوليتها قاصرة على "اعمال الكهرباء والميكانيكا والبواجى" والطفايات وحالتها ليست من بين هذه الفروع ولكل يستقيم هذا الاتهام وما سبقه مـن مسـئولية

المتهمين عن الزحام ومسئوليتهم عن انزال الركاب وكذا الصيانة بفروعها المختلفة فيتعين أيضاً تحميلهم مسئولية عدم توفير الإمكانيات اللازمة لكل ذلك أو جعلهم جميعا رؤساء مجالس إدارة الهيئة أو الوزير المسئول عن المرفق أو اعطاءهم صلاحيات هؤلاء البعيدين عن قفص الاتهام وعليه لا تكون هناك واقعة مزورة صورة واقعة صحيحة فى موقعها أو توقيعها – ومن ثم يمس هذا الاتهام على غير سند من القانون او الواقع

تهمتى القتل والأصابة الخطأ:

ترى المحكمة أن هذا الاتهام لا يجد سند فى الاوراق من واقع أو جامع للأسباب الأتية:

١- المقرر قانونا انه يجب أن تكون هناك علاقة سببية مباشرة بين الخطأ والضرر هو النتيجة المترتبة على هذا الخطأ والثابت من الاوراق أن لا مسئولية على المتهمين جميعا فى الخطأ أو الأخطاء التى وقعت وادت إلى الحادث والنتيجة

أ- هناك شك كبير لدى المحكمة على نحو ما سلف من اسباب فى سبب الحادث بعد ما طرحت المحكمة الدليل الفنى المستجد من تقرير اللجنة الفنية على التفصيل السابق وأن المحكمة لم تستطيع أن تساير اللجنة الفنية فى السناريو الذى رسمته عن الحادث والقت فيه بالتبعية على موقد الكيروسين أو الغاز الصغير لما انتهت إليه المحكمة فى تقديرها من استحالة ذلك أو صعوبة تصور ذلك فى ظل جسم الحريق والدمار الذى لحق بالعربات والضحايا .. وأن هناك احتمالات اخرى للحادث لم تكشف عليها الاوراق على نحو ما أسلفنا وتقرير لجنة المراجعة s.p.g وما ساقه بعض شهود الحادث من المصابين كما جاء فى اقوال محمد همام محمد الذى قال انه سمع انفجاراً قبل اشتعال النيران ، مختار محمد الذى تحدث عن مشاهدته لماس كهربائى ما بين العربتين الاخيرة وقبل الأخيرة ثم عدل عن ذلك أن شاهد احتكاكا بين العربتين الأخيرتين وشرراً يتطاير نتيجة لهذا الاحتكاك ، وسعودى سيد حسن الذى قال أنه سمع من الركاب أن الحادث بفعل فاعل ، ثم يسن محمد محفوظ الذى قال انه سمع من الركاب أن هناك أنبوبة بوتجاز انفجرت ببوفيه القطار ، واخيراً سامح مازن حسن الذى قرر انه شاهد عامل البوفيه يجرى ويصيح بأن الأنبوبة ستنفجر فى حين قرر المسئولين بالهيئة أن القطار لم يكن به عربة بوفيه اصلا . ومن هنا انتهت المحكمة عند تقديرها لتقرر اللجنة انها أى اللجنة – اخذت بأيسر الأسباب والطرق لتبرير الحادث وأكتفت بالمناظرة المجددة لأثار الحادث دون اسس علمية ومعملية أو انها كانت متأثرة إلى حد

ما بما ساقه كبار المسئولين من تصريحات فى موقع الحادث من تبرير له من ان سببه موقد كيروسين أو غاز استخدم مواطن من الركاب أدى إلـى هـذه الكارثة وكما لو كانت عملت بغير معتمد على تبرير وتسويق هـذا التعليـل والذى لم تطمئن إليه المحكمة

ب- هذا التصوير الذى ساقته اللجنة لا يستقيم فى غيبته دليل عمليه شاهد الواقعـة المدعى بها وهو ان أحد الركاب كان يستخدم هذا الموقد الضئيل فـى الأثـر والحجم.

ت- لجنة كما اسلفت المحكمة لجأت إلى الأخذ بنظرية الاحتمالات فـى المرافـق وكما ذكر الدكتور ثروت أو عرب أن موقد الكيروسين أو الغاز كان الاحتمال بشأنه فى حدود ٧٥% وهذا الاحتمال وإن كان غالبا من وجهة نظر اللجنة إلا أنه من ناحية أجرى يقف معه ٢٥% لاسباب أخرى تحمل على الشـك ممـا يحمل المحكمة على عدم الأطمئنان اليه ولما كانت الأدلة فى جمال الأثبـات المباشر تقوم على الحزم واليقين لأن الظن والتخمين فإن الشك هنـا يفسـر لصالح المتهمين.

٢- لا علاقة بين ما نسب إلى المتهمين من تهم الاهمال وسبب الحادث مما نسـب إلـى المتهمين من عدم انزال الركاب الزيادة مع استحالة ذلك وما بين الاهمال فى التحقـق من الطفايات ومحتواها – لاعلاقة بين هذه التهم وبين القتل والاصابة الخطأ – اما ما ذكرته النيابة العامة فى ملحوظاتها ومرافقها من أن المتهمين يسـألون عـن الخطـأ المباشر وغير المباشر فهذا ليس مجاله جرائم العقل الخطأ والأصابة الخطأ انمـا قـد يكون مجاله جرائم أخرى فى التزوير والأضرار بالمال العام – وهذا الذى تعدل عنه النيابة انما يكون بحالة الجرائم الاحتمالية وهذا لا يكون إلا فى الجرائم العمدية ونحن هنا بصدد جريمة قتل أو اصابة خطأ يسأل فيها المتهم عن الخطأ المباشر الـذى أدى إلى وقوع الحادث والذى لولاه ما وقع.

٣- من المقرر قضاء وقانوناً انه إذا توافرت فى الحادث عوامل شاذه وغير مألوفة قطعت علاقة السببية بين سلوك المتهم والنتيجة أو لا يكون فى وسعة أن يتوقعها ولا يكـون فى وسعة – من يكون أن يتوقع حصول النتيجة بالكيفية التى خرجت بهـا لخروجهـا عن دائرة تبصره – والمحكمة ترى إن المتهمين كانوا امام حادث هائل قد خلت فيـه عوامل شاذه وغير مألوفة بكل المقاييس انتجت اثاره المروعـة فـى زمـن قصـير وتضافرت فيه اسباب خارجة عن الإدارة وتوقع الزحام الشـديد وحريـق يصـعب السيطرة عليه بالوسائل العادية فضلا عن فساد الطفايات المتاحة والغير صالحة علـى

فرض إمكانية الوصول إليها لاستخدامها والزحام الهائل هو الذى إدى أيضاً إلى عـدم الوصول إلى فرامل اليد كم جاء باقوال أعضاء اللجنة الفنية وكبار المسـئولين فـى الهيئة الذين سئلوا فى التحقيقات فضلا عن احتمالات السبب الأجنبى الذى يكون قـد تدخل فى الحادث هو العوامل الشاذه لا شك تقطع علاقـة السـببية بـين المتهمـين والضرر الذى حدث أيا كان – هذا مع افتراض صحة ما سببه اليهم النيابة العامة ولما كان ما تقدم جميعه فإن المتهمين جميعا يكونوا غير مسـئولين عـن وقـائع الوفـاة والأصابة الخطأ ويتعين براءتهم جميعا فيها وحيث انه عن الدعوى المدنية التى اقامها مختار على مهدى وأختصم فيها وزير النقل والمواصلات ورئيس الهيئـة بصـفتهما تنتهى المحكمة إلى رفضها لعدم توافر الدليل عليها ولعدم اثبات المـدعى لـدعواه أو أثبات خطأ المتهمين فى حقه والملايين المزعومة التى خالها لـم هـدم دلـيلا علـى وجودها اصلا أو دليلا على انها فقدت اثناء الحادث ومن ثم يتعـين رفـض دعـواه والزامه مصروفاتها.

تهمة الحاق الضرر الجسيم بأموال الهيئة التى يعملون بها:

هذه التهمة التى نسبتها النيابة العامة إلى المتهمين جميعا تعدو وقـد اصـبحت غيـر ذى موضوع لذات الأسباب التى أنتهت إليها المحكمة لبراءتهم من التهم السابقة وذلك ايضـاً لانقطاع علاقة السببية بين الخطأ والنتيجة – فإذا كـانوا غيـر مسـئولين عـن الخطـأ فالضرورة لا يكونون مسئولين عن النتيجة سواء اكانت هذه النتيجـة مباشـرة أو غيـر مباشرة محققه أو احتمالية لانه فى اليد كانت الكلمة لكلمة فإذا كان المتهمون لم يخطئوا أو توافرت ظروف شاذه قطعت علاقة السببية من الخطأ والضرر فإنهم لا يكونوا مسـئولين عن النتائج ومن ثم يتعين القضاء ببراءتهم من هذه التهمة ايضا.

وحيث أن المحكمة وهى على وشك الفراغ من اسباب الحكم فى هذا الحادث الكارثة تشير إلى المذكرة التى حررتها النيابة العامة ووقعت من المحامى العام لنيابات جنوب الجيـزة والتى استعرضت منها الواقعة برمتها والجهد الذى بذلته فى هذا المقام وهو جهود مكثفـة من هذه المحكمة وترى لزاما عليها أن تنوه بنتيجة هذا الجهد وقد كلـف الثابـت العـام ومعاونيه فريق من خيره شباب مصر مجموعة حماها ويرفعون راية العدل فوق هامـات الجميع وترى المحكمة فى انهم لم يكونوا مزيقا من السادة المحققين بل كانوا البتـة مـن القاقلين الشرفاء الذين كانوا يسابقون الزمن السيطرة على واقعـات الحـادث وتداعياتـه الكثيره من سرعة فى الانتقال إلى مكانه ومعاينة اثاره وضحاياها وما تزال إذا انتقلوا ولم تكن عمليات التبريد لأثار الحريق قد انتهت أو نقل الجثث من العربات تخيم عليهم خـلال الحادث وتحيط بهم رائحة الموت الكئيب فى وقفة العيد && وقد ابت علـيهم ضـمائرهم

الشريفة إلا أن يشاركوا الضحايا واسرهم بل ومصر كلها إلامها فى الحادث الجل جزاهم ا عن && والعدالة كل خير بعد أن قدموا دعواهم إلى المحكمة عامرة بجهدهم المشكور والمأجور بإذن ا هذا بغض النظر عما انتهت إليه المحكمة

١- وحيث انه فى هذا المقام تشير المحكمة إلى المـذكرة المـذكورة والمقترحـة بنتائج تحقيقات النيابة العامة فى حادث قطار الصعيد قد استعرضـت النيابـة العامة مع هذه المذكرة ما قامت به من جهد بعد أن تلقت اخطار الحادث فجر الإربعاء ٢٠٠٢/١٢/٢٠ وبادرت بالانتقال إلى مكان فور الأخطار – وطلبت النيابة العامة بمكان الحادث حتى تم استخراج جميـع الجثـث ونقلهـا إلـى المستشفيات فى الساعة ٤,٣٠ عصراً – الحادث كان حوالى الواحدة صباحاً – وعقب الفراغ من ذلك تم اصطحابهم للسـادة الأطبـاء الشـرعيين لتمشـيط العربات المحترقة للتحقيق من عدم وجود أشلا أدمية

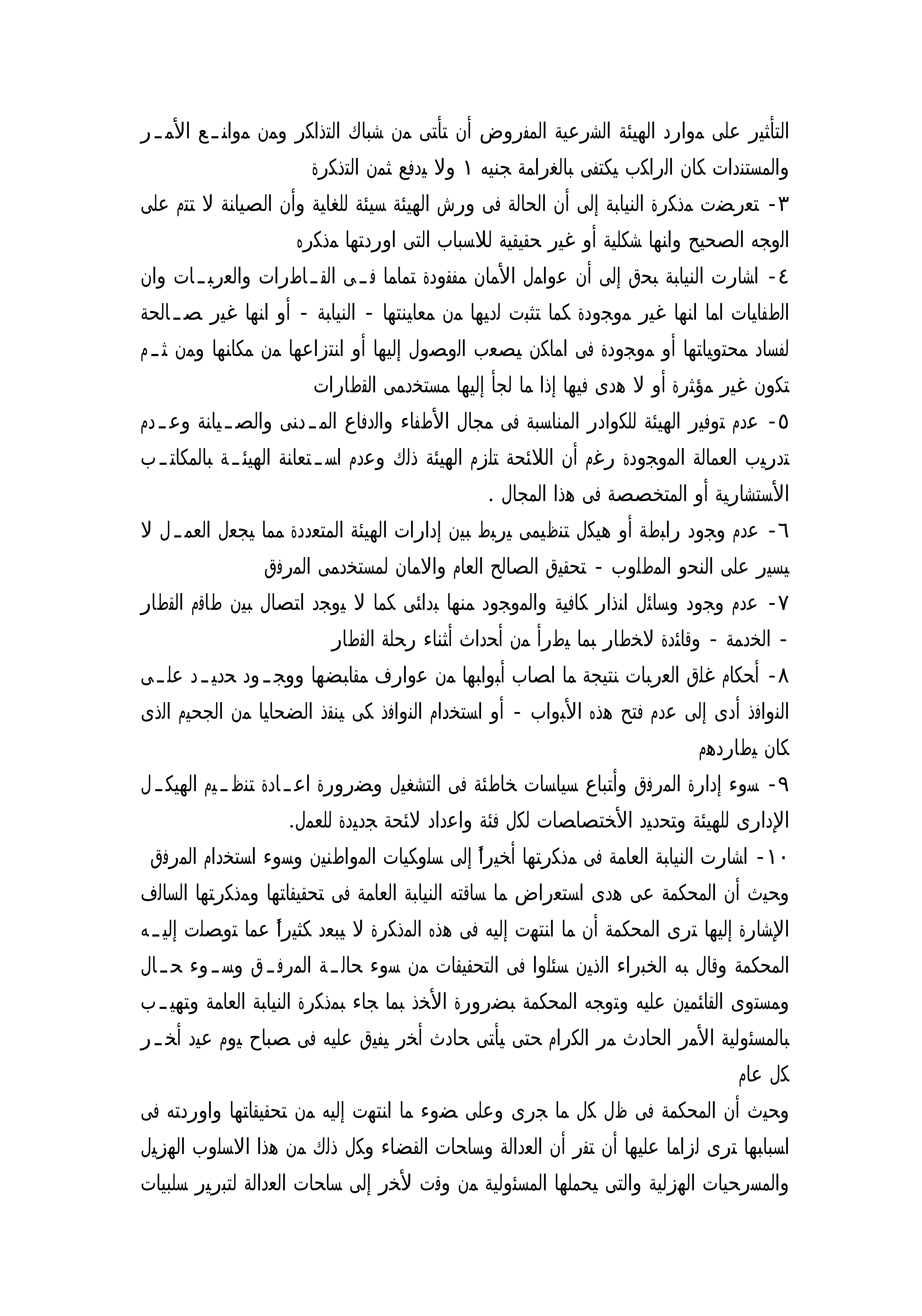
٢- إجراءها المعاينات اللازمة وسؤال جميع المصابين وامـرت اللجنـة الفنيـة وصاحبتها إلى مكان الحادث فى اليوم التالى.

٣- وقد استعرضت النيابة العامة ما اسفرت عنه التحقيقات على النحو الذى جهد بصورة هذه الاسباب وقرار الاتهام ولائحة شهود الاثبات واستبعدت المحكمة فى تحقيقاتها الماس الكهربائى والتخريب والمتفجرات لأن تكون سـببا فـى الحادث وتبقت بالتالى وجهة نظر اللجنة الفنية والتى طرقهـا المحكمـة فـى اسبابها.

٤- اهم ما جاء بمذكرة النيابة العامة انها تعرضت وبحق إلى سلبيات الهيئة وسوء حالة المرفق وأن هذه السلبيات هى التى تصادقت الأخطاء التى استعراضتها النيابة فى وقوع الحادث وأهمها:-

١- عدم قيام شرطة النقل والمواصلات بواجبها المنصوص عليه فى اللـوائح أو على الأقل ما تفرضه عليها التزاماتها الأمنية فى تأمين المواطنين حتى أنهـا ذهبت إلى انه كان يتعين على شرطة النقل أن تتخذ موقفا من القطار لكارثـة وقد استقر على ارصفة المحطات الصورة وكم الزحام ينبئ بكارثة إذا ما شب حريق ولم يفعل شيئاً.

٢- مسئولية الهيئة وشرطة النقل والمواصلات عن الزحام الرهيب الذى كان عليـه القطـار بالسمح بالركوب من الغاطس وهو امر مخالف للقانون ويشكل جريمة حتى أن القطار خـرج من الغاطس وبه ثلاثة أضعاف السعة المقررة اكثر من ثلاثة ألاف كل هذا سعيا مع الهيئة إلى الحصول على حصتهم وحصة كبار مستخدمى الهيئة من حصيلة الغرامة بما فى ذلـك مـن



التأثير على موارد الهيئة الشرعية المفروض أن تأتى من شباك التذاكر ومن موانـع الأمـر والمستندات كان الراكب يكتفى بالغرامة جنيه ١ ولا يدفع ثمن التذكرة

٣- تعرضت مذكرة النيابة إلى أن الحالة فى ورش الهيئة سيئة للغاية وأن الصيانة لا تتم على الوجه الصحيح وانها شكلية أو غير حقيقية للاسباب التى اوردتها مذكره

٤- اشارت النيابة بحق إلى أن عوامل الأمان مفقودة تماما فـى القـاطرات والعربـات وان الطفايات اما انها غير موجودة كما تثبت لديها من معاينتها - النيابة - أو انها غير صـالحة لفساد محتوياتها أو موجودة فى اماكن يصعب الوصول إليها أو انتزاعها من مكانها ومن ثـم تكون غير مؤثرة أو لا هدى فيها إذا ما لجأ إليها مستخدمى القطارات

٥- عدم توفير الهيئة للكوادر المناسبة فى مجال الأطفاء والدفاع المـدنى والصـيانة وعـدم تدريب العمالة الموجودة رغم أن اللائحة تلزم الهيئة ذلك وعدم اسـتعانة الهيئـة بالمكاتـب الأستشارية أو المتخصصة فى هذا المجال .

٦- عدم وجود رابطة أو هيكل تنظيمى يربط بين إدارات الهيئة المتعددة مما يجعل العمـل لا يسير على النحو المطلوب - تحقيق الصالح العام والامان لمستخدمى المرفق

٧- عدم وجود وسائل انذار كافية والموجود منها بدائى كما لا يوجد اتصال بين طاقم القطار - الخدمة - وقائدة لاخطار بما يطرأ من أحداث أثناء رحلة القطار

٨- أحكام غلق العربات نتيجة ما اصاب أبوابها من عوارف مقابضها ووجـود حديـد علـى النوافذ أدى إلى عدم فتح هذه الأبواب - أو استخدام النوافذ كى ينقذ الضحايا من الجحيم الذى كان يطاردهم

٩- سوء إدارة المرفق وأتباع سياسات خاطئة فى التشغيل وضرورة اعـادة تنظـيم الهيكـل الإدارى للهيئة وتحديد الأختصاصات لكل فئة واعداد لائحة جديدة للعمل.

١٠- اشارت النيابة العامة فى مذكرتها أخيراً إلى سلوكيات المواطنين وسوء استخدام المرفق

وحيث أن المحكمة عى هدى استعراض ما ساقته النيابة العامة فى تحقيقاتها ومذكرتها السالف الإشارة إليها ترى المحكمة أن ما انتهت إليه فى هذه المذكرة لا يبعد كثيراً عما توصلت إليـه المحكمة وقال به الخبراء الذين سئلوا فى التحقيقات من سوء حالـة المرفـق وسـوء حـال ومستوى القائمين عليه وتوجه المحكمة بضرورة الأخذ بما جاء بمذكرة النيابة العامة وتهيـب بالمسئولية الأمر الحادث مر الكرام حتى يأتى حادث أخر يفيق عليه فى صباح يوم عيد أخـر كل عام

وحيث أن المحكمة فى ظل كل ما جرى وعلى ضوء ما انتهت إليه من تحقيقاتها واوردته فى اسبابها ترى لزاما عليها أن تقر أن العدالة وساحات القضاء وكل ذلك من هذا الاسلوب الهزيل والمسرحيات الهزلية والتى يحملها المسئولية من وقت لأخر إلى ساحات العدالة لتبرير سلبيات



الأداء وفشل القيادات التى تضعها الدولة على رأس هذه المرافق التى تخدم جمهور المواطنين وهى ملك لهم وثروة البلاد القومية - الدومين العام للدولة - أن لهـذا المسلسـل المهـين أن ينتهى - فالواقعة المماثلة تنطق بالسلبية وعدم الأقدام لقفل الرأى العام عن أسباب الحادث وقد غايته وابسطها الاهمال والتسبب الذى استشرى فى كل المرافق التى تخدم الجمهور فى حـين يكتفى المسئولين كبارهم وصغارهم بالتصريحات الصحفية والتليفزيونية بالصوت والصـورة وإن احداً لن يفلت من العقاب وان الحكومة ستفعل كذا وكذا لاصلاح الخلل وستدبر مليـارات الجنيهات لخدمة المواطنين والمرافعة التى مستخدمها فتمخض الجبل ويلد فاراً ويجثـوا إلـى ساحات العدالة بصغار صغار المسئولين والعمال كى يكونوا الشـماعة التـى تعلـق عليهـا السلطات صاحبة القرار فى الدولة اخطائها وسلبياتها فقد حات العدالة ودور القضاء من هـذا الأسلوب يأتون بالصغار والكادحين ومن لا دراية أو قدرات لهم ليقفل ملف القضبان سـجناء الظلم والقهر والمسئول الحقيقى طليق وهو ينعم بالراتب الذى يصل إلى عشرات الألاف مـن الجنيهات شهريا أو اكثر ويجلس على المقاعد الوقيرة فى المكاتب المكيفة لأ يسـألة أحـد ولا يعكر صفو مزاجة سلطة تحقيق أو جهاز رقابى لان هؤلاء الناس اصـحاب العـزة والجـاة والمناصب الفخمة الثرية - هؤلاء متساندين ما أن يقع احدهم حتى سارع اقرانه إلـى دعمـة واقالته من عزمة أو يهئ له مكانا وموقعا أخر أكثر رفاهية وثراء - اما امثال المتهمين مـن الفقراء المطحونين فتدور عليهم الدوائر ويصيرو كبش فداء لهذه الفئـات الطاغيـة والـذين سيعلمون بإذن ا   من أى منقلب يتقلبون"

إن مصر أغلى من كل هؤلاء جميعاً والعدالة التى ترتفع هاماتها فوق الجميع - والمحكمـة فى هذا المجال تهيب بقيادات الدولة الرشيدة التى انجبتها مصر وندين لها جميعا بالولاء تهيب المحكمة بهذه القيادات النقية الطاهرة وعلى رأسها القيادة السياسين وهى قادرة على ذلك بإذن ا   على وضع الأمور فى معنا بها وتصحيح المسار لاختيار الأصلح لهـذه المواقـع سـيما المتصلة بجمهور المواطنين فيضاف إلى الشفافية والطهارة الكفاءة والقدرة على إدارة الأزمات ومواجهة المشاكل لا مخالفة لقانون ولأن الزام المواطنين بدفع غرامات تذهب إلـى جيـوب هؤلاء الكبار ونساندهم بحجة كاذبة وهى تنمية موارد الهيئة وهى فى الحقيقة تنمية مـواردهم هم وزيادة مخصصاتهم وسياراتهم الفارهة إذ حسب المواطن الفقير البسيط قهراً ومعانـاه ولا يبقى إلا أن تسوقه هذه القيادات الفاشلة واللوائح والنظم المتخلفة إلى أن يلقى مصيره حرمانـا لكل فى هذا السياق مسئول والقيادة التى اختارت هؤلاء المسئولين الفاشلين والحكومة التى لـم توفر لهذا المرفق الاعتمادات والاستثمارات اللازمة لتطوره والنهوض به بـل تـوفير الحـد الأدنى اللازم - لتيسيره حتى توفر للمواطن الفقير الحد الأدنى من الأمان - وكبار المسئولين الذين يسارعون إلى تبرير الأحداث الجسام فى وسائل الأعلام قبل قبل أن تتضح الحقائق بأن

يعكس تأثيراً على مجريات الأحداث وتطور التحقيقات كما انها يوصى وسائل الأعلام عليهـا أن تتحرى الدقة وتنقى الأقلام من عليها أن القلم مسئولية وشرف وأن المتهم برئ حتى تثبـت إدانته وفكر المحكمة أن هامة العدالة فى مصر عالية شامخة وستظل كذلك تعلـو فـوق كـل الرؤوس لا تخشى فى الحق لوحة لائم ولا يعنيها الأ مرضاه إليه وأعلاء كلمة الحق والقانون وأن هذه المنصة العالية تعطى العدل لكل من يلجأ إليها طالبا اياة لا فرق عندها بـين الفقيـر والغنى والكبير والصغير وعلى الجهات المعنية فى معرض التحقيـق والرقابـة أن تجـرى شئونها فى البحث عن المتهم الحقيقى والمتسبب الحقيقى للحادث لينال عقابـة مـن قاضـيه الطبيعى بعد إجراءها أن شاءت بتحقيقاتها وتحرياتها.

وحيث انه من ضحايا الحادث الذين صعدت ارواحهم إلى بارئها تشكو ظلم الإنسـان لا فيـه الإنسان وبداهمه حقهم أو ذويهم فى التعويضات ما انتهت إليه المحكمة لا يسقط حقهـم فـى المطالبه به أن كان لزوجة لإنه كما هو مستقر قانوناً وقضاء فإن الحق فى التعويض كما ينشأ عن المسئولية التقصير به فى الخطأ العمدى فإن التعويض فى واقعات الدعوى يمكن أن يكون اساسه مسئولية الغافل أو لا اساس أخر للمسئولية باعتبار أن هناك التزام على الغافل - هيئـة السكة الحديدية هنا فى توصيل الراكب إلى حيث يريد سالما بمجرد أن يقطع التـذكرة التـى يركب بها القطار فإذا أخلت الهيئة بهذا الألتزام استحق عليها التعويض لمن يشاء

وحيث أنه متى كان ما تقدم جميعة فإن المحكمة على هدى ما اطمأن إليه وجدانها واستقر فى ضميرها تقضى ببراءة جميع المتهمين فى الدعوى الماثلة عملا بالمادة ٣٠٤/ ٩أج وبـرفض الدعوى المدنية المقامة من " مختار على مهدى" والزام المدعى فيها بالمصروفات .

فلهذه الأسباب

وبعد الأطلاع على المواد سالفة الذكر

حكمت المحكمة حضوريا ببراءة كل من على محمد على عامر، محمد أحمد إبراهيم متـولى، ممدوح حسن عبد الرحيم، فتحى راشد شحاته زيد، شعبان فولى سالم عبـد العـاطى، محمـد محمود بلال عبد ا ، جمعة محمد على حسانين، أحمد يوسف إبراهيم على، أمـين محفـوظ عفيفى محمد، محمود محمد إبراهيم الطويل، صابر إبراهيم عبد الرازق مـن جميـع الـتهم الموجة إليهم وفى الدعوى المدنية برفضها والـزام رافعهـا مختـار محمـد علـى مهـدى بالمصروفات

صدور هذا الحكم وتلى علنا بجلسة ٢٠٠٢/٩/٢٩

الملف الصحفى

عن احتراق قطار الصعيد

المساء ٢/٢٠

حادث قطار الركاب رقم ٤٣٢ القاهرة - أسوان في ساعة مبكرة مـن صـباح يـوم ٢/٢٠ عند بلدة كفر عمار مركز العياط تحرك الساعة ١١ مساءاً ويضم ١١ عربـة التهمـت النيران ٧ عربات أحدها من الدرجة الثانية والباقى درجة ثالثة وكـان مزدحمـاً بالمسـافرين لقضاء إجازة العيد مصرع واصاب مئات الركاب

سبب الحادث انفجار انبوبة البوتاجاز الخاصة بعربة البوفية، واستمرار سير القطـار لمسافة ١٠ كم من قرية "ميت القايد" وحتى قرية" البرغوثى البحرى" دون أن ينتبه السائق.

- ٣٠ سيارة اسعاف، ٢٥ سيارة أطفاء تم نقل ٧٥ مصابا إلـى مستشـفيات العيـاط والحوامدية والبدرشين والواسطى، القوا بأنفسهم من القطار اثناء سيره .

لقى ١٥٠ مواطن على الاقل مصرعهم منهم ١٦ تم العثور على جثتهم متناثرة علـى مسافة تمتد إلى ١٠ كم تفحمت عشرات الجثث داخل العربات التى أتت عليها النيران بالكامل

تم السيطرة على الحريق بعد مرور ما لا يقل عن ثلاث ساعات .

اكد شهود عيان "خيرى فؤاد محمد" أنهم لاحظوا انبعاث ادخنة كثيفة حـول فرامـل القطار قبل تحركه فإبلغوا مسئولو الصيانة الذين ردوا إن هذا شيئا معتاد عند تحرك القطار

- انتداب خبراء المعمل الجنائى شعبة الحريق لفحص قطار الصعيد المنكوب.
- أمرت النيابة بتشكيل لجنة هندسية فنية لفحص القطار ومعرفة سبب الحادث وتم أستدعاء سائق القطار لسؤاله

إنتشال ٢٥ جثة من عربتين فقط

رئيس هيئة السكة الحديد اتفق مع محافظ الجيزة على تسيير القطار المنكوب من قرية البرغوثى البحرى إلى محطة الرقة لإعادة حركة قطارات خط الصعيد والتى توقفت تماما من الساعة الثانية بعد منتصف الليل حتى الساعة الثالثة والنصف من صباح اليوم

نائب رئيس الهيئة يعلن إن سبب الحريق حسب رواية شـهود العيـان هـو أنفجـار بوتوجاز بالعربة رقم ٦ وهى أول عربة درجة ثالثة وكشف عن إن البوفية الموجـود داخـل القطار غير مرخص وشغل بلطجة.

أمرت النيابة بالتحفظ على أسطوانة الغاز ووابور الجاز الذين تم العثور عليهما كشف الحادث عن قصور أجهزة الأطفاء داخل القطارات وأن الكراسى الخشبية والاسفنجية ساعدت على سرعة أنتشار النيران فضلا عن أن أحكام الشبابيك المغلقة وعدم وجود منافـذ طـوارئ سوى الأبواب كما أن الزحام الشديد ساعد فى إرتفاع عدد الضحايا

أكد شهود العيان أن الحريق بدء بالعربة الموجود بها الأمبوبة وبعد سـماع صـوت أنفجار كبير وإن النيران أمتدت إلى العربات الخلفية أولا ثم أمتدت إلـى إحـدى العربيـات الأمامية وعندما أنتبه السائق تم فصل أربع عربات لم تمتد إليها النيران

طارق زينهم سائق ميكروباص إثناء سيرى بالميكروباص على طريق مصر أسـوان لاحظت إندلاع النيران من القطار وشاهدت الركاب يقفزون من النوافذ ومن الأبواب بطريقـة هستيرية فقمت بإبلاغ النجدة

كانت النيران تنتشر بسرعة نتيجة سرعة القطار والهواء الشديد

محمد عبيد حجاب ٢٣ سنة راكب ركبت القطار من محطة رمسيس السـاعة ١١،٣٠ مساءاً وعند قرية ميت القايد شممت رائحة دخان وفجأة تحول الدخان إلى نيران بـدأت مـن عربة البوفية من الدرجة الثالثة وحاصرتنى النيران فقفزت من الباب

محمد سيد عبد البديع راكب بعد خروجنا من العياط سمعت صوت بائع الببسيى ينادى النار مولعة بالقطار وانتشرت النيران بسرعة البرق من عربة البوفية بعد سماع صوت أنفجار شديد وعلمت أن اسطوانة الغاز قد انفجرت وقفزت من القطار

خيرى فؤاد محمد عامل قبل قيام القطار من محطة رمسيس شاهدت كتلة من النيـران ودخان كثيف ينبعث من أسفل وبسؤال عامل الصيانة عن السبب فقال أنه أمر طبيعـى قبـل تحرك القطار مباشرةُ نتيجة احتكاكات الفرامل، وعند قرية كفر عمار شاهدت ألسـنة اللهـب تندلع فقفزت من النافذة

يونس محمد أحمد ركبت أنا ونجلى علاء من محطة رمسيس بصعوبة شديدة بسـبب إغلاق باب القطار بدعوى أن العربة مخصصة للبوفية وعند العياط سمعت من يقول القطـار مولع حاولت النجاة لكنى وجدت نفسى تحت أقدام الركاب ولم أشاهد أبنى ولا أعرف مصيره وانقذنى أحد الاشخاص بإلقائى على نباتات الحلفا على الطريق قبل الحريق سـمعت صـوت أنفجار شديد

امدح جاد خليفة ركبت القطار من المخزن للعثور على مكان وسمعت النـاس تنـادى حريق فقفزت وأطالب بفتح نوافذ طوارئ للقطارات والرقابة على أصحاب البوفيهات الـذين يبلطجوا على الركاب

يوسف لوندى شاهدت دخان كثيف ينتشر بعربة البوفية سرعان ما تحولت إلى كتلـة ملتهبة فقفزت من الشباك

ناصر محمد عبد ا وزوجته عندما طاردتنا النيران هربنا إلى عربات الدرجة الثانية التى لم تلحقها النيران حتى توقف القطار

الجمهورية ٢/٢١

ضحايا القطارات فى ١٠ سنوات ٦٠٠٠ قتيل و١٢١ ألف مصاب

مصرع ٣٧٤ وأصابة ٣٠٠ أخرين

طلب وزير النقل الموجود حاليا فى كندا نقل الجثث مـن داخـل القطـار وأدخـال العربات المحترقة إلى ورش الركاب بالواسطى لأصلاحها وعددها ٧ وخسائر كل عربـة ٧٠ ألف جنية

الاحرار ٢/٢١

٦٥٧ قتيل و٢٦٩ مصاب ضحايا حوادث القطارات من ٩٢ حتى الكارثة الاخيرة "عن وكالة رويتر "

قال د/ عاطف عبيد فى إشارة واضحة أن واحد من السوقة والـدهماء جلـس علـى الأرض وأخرج قطعة جبن وخبز وأكل وأخرج من جيبه بوتوجاز صغير وأشـعله لتسـوية الشاى وكان مكان.

فالضحايا هم الجناة وعشرات الجثث التى تفحمت مع الإطفال كانوا جميعا يخططـون بالليل ضد أنفسهم فقد انتحروا لإحراج الحكومة التى حققت ما لم تحققه أى حكومة فى العالم

التقديرات الأولية مصرع أكثر من ٤٠٠ شخص

جثث الضحايا تناثرت ١٠ كيلو متر

مأتم جماعية فى الصعيد .

السائق يقول القطار بدون طفايات حريق

تضاربت تصريحات المسئولين عن مكان وجود أنبوبة البوتاجاز فى القطار

القطار مر على ١٠ قرى وهو يحترق لمسافة ١٠ كيلو متر ولم ينتبه السائق ولم ينتبه أحد من المحطات التى مر عليها

السائق يقول اكتشفت أندلاع النيران بالصدفة عند إلقاء نظرة إلى الخلـف فاسـرعت بإيقاف القطار وفصل العربة رقم ١٠ التى بدء بها الحريق وحاولت فصل العربـة رقـم ١١ لابعاد العربات الواقعة فى الخلف، وقمت بالاتصال بمراقب حركة السـكك الحديديـة ببنـى سويف عن طريق السيمافور الضوئى

عربات القطار:

مسئولو هيئة السكك الحديد ومحافظ الجيزة ١١ عربة

رئيس الوزراء ١٤ عربة

مدير الدفاع المدنى بالجيزة ١٥ عربة

السائق ١٦ عربة **انظر الأهرام المسائى ٢/٢٢**

الاهرام ٢/٢١

الشباك الحديدية على الشبابيك حالت دون قفز الركاب منها بعد كسر الزجاج

كتلة "المقشات الليف" بدأت اشعال الحريق

الراكب مختار على ٦٠ سنة بالمعاش

اندلع الحريق من الوصلة التى كانت تربط العربة الثانية (قبل الاخيرة) بالثالثة منهـا عندها كان هناك احتكاك شديد بين العربتين اسفر عن ماس كهربائىفى نفس اللحظـة التـى كان يقف فيها أحد الرجال "حاملا كومة" من المقشات الليف عند النقطة الفاصلة بين العربتين، وعلى الفور امسكت شعلة النيران المتولده من الماس الكهربائى بكتلـة المقشـات الضـخمة وبسرعة وبفعل سرعة الهواء انتقلت إلى داخل العربات إلى الامتعة المتناثرة وإلـى الـورق المقوى الذى سد به الركاب الشبابيك التى من غير زجاج قبل انطلاق القطـار مـن محطـة مصر.

اميل إبراهيم ميتاب: قال انه شم رائحة أدخنة حرائق ايقظته من النـوم، فأعتقـد إن الصبية النائمين داخل حمام العربة الثانية (قبل الأخيرة) اشعلوا بعض الاوراق أو الأخشـاب للتدفئة فذهب إليهم ولكنهم كانوا نائمين تغطيهم البطاطين، وفى تلك اللحظـة انقطـع التيـار الكهربائى بسبب حدوث ماس كهربائى شديد، تطايرت السنة اللهب من النقطة الفاصـلة بـين العربيتين الثانية والثالثة وما هى الا ثانية وجدت كتلة هائلة من النيران فجريت حتى العربـة الأخيرة وانا اصرخ ونزعت ورق الكرتون من الشبابيك وقفزت من القطار.

- شبابيك بلا زجاج مسدودة بالكرتون
- غياب مسئولين عن القطار ينبهون الركاب إلى خطورة ما يحملونه
- عدم وجود أية طفاية للحريق مطلقا
- ولا حتى وجود فرامل طوارئ
- ابواب مغلقة بالضبة والمفتاح
- الراكب ياسر فؤاد محمد - دبلوم وعاطل: إن ركاب العربة الأخيرة مـن القطـار كانوا جميعا وقوفا حيث كانت العربة بلا مقاعد ولا شبابيك، وعندما اقتحمت النيران العربـة تدافع الجميع على الباب للهروب لكنه كان مغلقا بأحكام فمات الجميع محبوسين ولم يـنج إلا من تمكن القفز من شبابيك الكرتون بينما النساء والاطفال عجزوا عن التصرف، (بعت قطعة أرض ٩,٩٠٠ جنية كانت أخر أمل لى فى الحياة ولاولادى الخمسة ولكنها التهمتها النيران

- حسن أحمد حسن - عامل خرسانة:

انتزعت أوراق الكرتون من على الشباك وخرجت بجسدى خـارج القطـار ولكنـى شاهدت النيران تمسك بالارض الزراعية المجاورة للسكة الحديد

التذكرة ٤,٥ جنية قطار غير أدمى لا مياه بالحمامات ولا طفايات ولا فرامل

فرج زكى فرج: السبب وجود الامتعة فى اماكن مكشوفة وكلها مواد قابلة للاشـتعال القطار لا يوجد به أى مخزن أو مكان أمن لحفظ الأمتعة .

أحمد صالح ٢١ سنة - دبلوم تجارة - يعمل بالقاهرة :بعد انقطاع التيار الكهربـائى من القطار جرى مسرعا نحو الباب الذى كان مغلقا تماما، فضلا عن وجود امتعة عديدة تسد الطريق

سيد محمد عبد القادر - مبيض المحارة:الباعة الجائلين وضعوا بضائعهم أمام الأبواب خاصة صناديق المياة الغازية، التى حالت دون فتحها لحظة الحريق

- -

الأهرام ٢/٢١

- الحادث نتيجة احتراق سبع عربات من أحد قطارات الصعيد بسبب انفجـار موقـد كيروسين فى العربة الأخيرة.

- اكد الدكتور عبيد "إن الحريق أشتعل بعربات القطار بسبب انفجار موقد بوتاجاز فى بوفية أحدى العربات ثم امتد إلى باقى العربات

- وجود مواقد بوتاجاز أخرى مع بعض الركاب للاستعمال الشخصىادى إلـى شدة الأنفجار وزيادة عدد الضحايا

- -

الجمهورية ٢/٢١

قائد الكمسارية يعترف "الركاب صاحوا حريقة حريقة ولم يهتم"

ممدوح حسن عبد الرحيم ٥٢ سنة، وزميلة / محمد محمود بلال - ٤٨ سنة قبل قيام القطار من محطة رمسيس شاهد دخان كثيفا ينبعث من اسفل إحدى العربات لكننا لـم نهـتم بالأمر خاصة وإن ذلك يحدث دائما اثناء تحرك القطارات .

اثناء مرور القطار بقرية ميت القايد فى تمام الساعة الواحدة بعد منتصف الليل شعرنا وجميع الركاب برائحة دخان لدرجة إن الرعب اجتاح جميع الركاب وكانت هناك صعوبة فى فتح نوافذ القطار لقدم العربات.

زميله محمد محمود بلال "النيران بدأت بأول عربة من عربات الدرجـة الثالثـة ثـم امتدت إلى باقى العربات"

- ٣٠ دقيقة موت فى العربة الثالثة

يرقد المئات من المصابين داخل مستشفيات :

قصر العينى بالقاهرة، العياط المركزى، الحوامدية ،البدرشين، أم المصـريين ،أبـو النمرس، الواسطى، وبنى سويف العام .

الأهرام المسائى ٢/٢١

مختار على مهدى: ٦٠ سنة أسيوط.

احد البائعين من سوهاج يقوم بتخزين "ليف النخيل" بين العربتين الثانيـة والثالثـة، شرارة كهربائية خرجت لتلتهم ليف النخيل ومكانس خشبية بالاضافة لاحتـراق الكاوتشـوك والبلاستيك الموجود بين العربتين فاحترق كل شئ وامتدت إلى باقى القطار.

على جبالى نصير - ٤٢ سنة

سمع صوت انفجار يرجح ان تكون انبوبة بوتاجاز قد انفجـرت واشـعلت النيـران بالقطار

الأهرام المسائى ٢/٢١

بيانات عاجلة من نواب "مجلس الشعب" حول كارثة القطار حتى الأن انبوبة بوتاجـاز وراء الحريق

الأخبار ٢/٢٢

الباعة الجائلون مارسوا البلطجة فى غياب مباحث السكة الحديد

اسامة محمود طالب بمدرسة ميدان الحجاز العسكرية

طلب منى الكمسارى العودة إلى العربات الخلفية وإلا دفعت غرامة فاسـرعت إلـى الخلف بشق الانفس حتى وصلت العربة الأخيرة وفجأة انطفات الأنوار ثم فوجئت بـالنيران وقفزت من الشباك عندما وقف القطار.

أحمد بشير محمود - أدفو - راكب هو وابنته (لا يعرف عنها شئ)

فوجئت بإطفاء الأنوار وبعد ذلك شاهدت النيران مشتعلة فى الركاب وسقط الركـاب على الأرض ليدهس بعضهم بعضا.

- - - - - - - - - - - - - - - - - - - -

الأحرار ٢/٢٢

- د. إسامة عقيل أستاذ الطرق والمرور بكلية الهندسة عين شمس

إن هذا المرفق الحيوى يعانى من الضعف لفترة طويلة، ووصل الإمان إلـى درجـة متدنية، (الشبابيك، دورات المياة، الكافتيريات، الاشارات)

د. عصام الحناوى مستشار شئون البيئة للأمم المتحدة .

السبب فى زيادة عدد الضحايا هو إن السائق لم يعلم بوقوع الكارثة إلا بعد مرور أكثر من ساعة .

- - - - - - - - - - - - - - - - - - - -

الأخبار ٢/٢٢

سائقو القطارات يتهمون الشرطةوالكمسارية بالاهمال

معدات الصيانة غير موجودة .. وفرامل الخطر لا يعرفها أحد

رجال الشرطة مسئولين عن دخول الممنوعات مثل مواقـد الغـاز والكيروسـين ولا يقومون بتفتيش الباعة الجائلين أو العاملين فى البوفيهات

- عدم تنبيه عمال الابراج التى مر عليها القطار السائق ليتوقف .
- -

الأهرام المسائى ٢/٢٢

منصور يوسف القمص٤٥ سنة - سائق القطار

تحرك القطار فى موعده الساعة ١١,٣٠ مساءاً وكل شئ كان يسير بصورة طبيعية وتوقف كالمعتاد فى محطات الجيزة والحوامدية والبدرشين ثم العياط

وبعد تحركه من العياط بعدة كيلو مترات قام بتطبيق لائحة العاملين بالقطارات رقـم ١٥٤ فقرة (١٠) ونظر خلف القطار أثناء السير لمتابعة حركة القطار والإطمئنان عليـه إلا إنه فوجئ بانبعاث أدخنة من العربات الخلفية فقام بإيقاف القطار.

فإرسل مساعدة "أشرف نجيب" لفصل العربات المشتعلة عن بقية القطار، وبالفعل تـم فصل السبع عربات المكنوبة عن بقية عربات القطار وعددها ٩ عربـات ثـم اسـتخدم هـو والعاملون بالقطار عدد ٤ طفايات حريق فى محاولة لاخماد الحريق لكنه كـان أقـوى مـن الطفايات.

وقام بعد ذلك بإخطار عزمة المراقبة ببنى سويف خشية اضطر إلى القطارات القادمة من القاهرة .

وعندما وصل بنى سويف أمروه بالتحرك بالعربات السليمة إلى الواسطى وانه استمر بالقطار حتى المنيا وسلم القطار لزميل أخر ليستكمل الرحلة بعد توصيل ٤ عربات إضافية به .

سيد محمد قنديل وحسن حمدى حسن ملاحظ بلوك العياط القطار وصل العياط الساعة ١٢,٤٣ على سرعة ٩٠ كم فى المسافة بين الرقة والواسطى، فوجئت بعد خروج القطار من المحطة ووصولة إلى محطة كفر عمار بإن سمعنا اللاسلكى يبلغنا بوجود حريق.

* المستشار "مجدى الديب" المحام العام لنيابات جنوب الجيزة أقر بإعادة فحص القطار المنكوب مرة ثانية من خلال لجنة مكونة من أساتذة متخصصين بكلية الهندسة، وخبراء المعمل الجنائى ورئيس المركز القومى للبحوث العلمية .

أين الجزرة

جزرة الهواء هى المتهم الرئيسى فى اغلب حوادث القطارات يبدو أن القطار المنكوب لم يسمع عن الجزرة

الاهرام ٢/٢٣

الخبراء يؤكدون : الماس الكهربائى سبب الحريق .

اللجنة الفنية المشسكلة من أساتذة كلية الهندسية وخبراء المعمل الجنائى التى أمر بتشكيلها المستشار ماهر عبد الواحد النائب العام.

(ثلاثة استاتذة متخصصين فى هندسة وميكانيكا القطارات من كلية الهندسة جامعة القاهرة)

العربة الاولى التى بدأت منها الشرارة وامتدت ألسنة النيران فيها إلى باقى العربات السبع.

واكد الاعضاء بإن كابل الكهرباء هو العامل الرئيسى المتسبب فى الحريق لوجود ما يؤكد ذلك من شواهد .

وكانت لجنة السكة الحديد تحاول بشتى الطرق إستبعاد هذا السبب ومن خلال المناقشات تبين إن الماس الكهربائى هو السبب الرئيسى للحادث وإن أنبوبة البوتاجاز هو المتهم البرئ.

وقد اكتشفت اللجنة وجود كابلات أخرى مصنعة بخلاف الكابلات الرئيسية للعربة مما قد يكون سببا اساسيا في حدوث الحريق.

اما اسطوانة البوتجاز التى تم العثور عليها داخل العربة الاخيرة وكانت متفحمة تماما وبعد فحصها استبعدت اللجنة ان تكون هذه الاسطوانة وراء الكارثة بعده ما وجـدت سـليمة تماما الا من أثار الحريق الذى ظهر واضحا عليها من الخارج فقط

وقد كشفت المعاينة عدم وجود أجهزة أنذار لجميع العربات، وعدم وجود طفايـات أو جهاز فرملة اليد الذى يستخدم فى الطوارئ وعدم وجود رأى وسائل أمان وقد فوجئ أعضاء اللجنة بوجود أعمدة حديدية عرضية على جميع نوافذ القطار وهو ما ساعد على ارتفاع عـدد الضحايا لعدم تمكنهم من الهرب بعد توقف القطار

كما ثبت إن القطار ليس به نوافذ خاصة يمكن كسرها (شبابيك الطوارئ)

واظهرت التجربة إن السائق لو كان علم بالحريق وتوقف قبل المسافة لاستطاع انقـاذ العديد (لتقليل شدة الرياح مع تقليل السرعة)

كذلك لو كانت هناك فرملة الطوارئ.

- كان يظهر على العربات المحترقة من الخـارج كلمـة ورش أبـو راضـى ٢٠٠٢/١/١٩ مما يؤكد أنه قد تم تجديد هذه العربات وعمل الصيانة الدورية لها منذ شهر واحد فقط ولذلك رجح أعضاء اللجنة وجود بعض الأخطاء فى المرحلة التجديد قد يكـون معه سببا رئيسا للكارثة.

\- -------------------

الأهرام ٢/٢٣

حمدى الطحاوى رئيس لجنة النقل والمواصلات بمجلس الشعب

إن حالة عربات الدرجة الثالثة لفتت نظر اللجنة وطالبت فـى أول دور انعقـاد مـن مسئولى السكة الحديد ووزارة النقل والمواصلات تقديم جدول زمنى عن خطة تحـديث هـذه العربات وبالفعل تم عقد اجتماعين وكان الاجتماع الثالث لتلق خطة التحـديث إلا أن الـوزير اعتذر لانشغالة فى مؤتمر، ثم اعتذر مرة أخرى لسفرة إلى كندا، وكان مخططا مناقشة الخطة الزمنية للتحديث ولكن القدر سبق أى تخطيط.

ويضيف سنشكل لجنة تقصى حقائق وهى لجنة تحقيق ولها أن تستعين بخبراء

\--------------------

الجمهورية ٢/٢٣

الرئيس قبل استقالة وزير النقل

مبارك: أرواح المواطنين .. أغلى علينا من انفسنا طلبت من جهات التحقيق .. تحديد المسئولية بكل وضوح .. ومحاسبة المقصرين والمتراخين فى توفير السلامة للركاب.

لن أسمح بأى محاولة لاخفاء الحقيقة .. أو التغطية على أى جانب مما حدث مراجعة شاملة ودقيقة لنظم الأمان .. فى شتى وسائل المواصلات والخدمات.

أخبار اليوم ٢/٢٣

نائب رئيس مصلحة الطب الشرعى د/ رفعت حسن بخيت وكيل وزارة العدل توجـد ١١٩ جثة عبارة عن قطع "فحم من المستحيل التعرف عليها بأى صورة أو بأى تحليـل وتـم حفظها فى الثلاجات إلى أن يتم ذمتها فى مقبرة جماعية

وإنه قد تم تسليم ١٧٥ جثة لزويهم يوم وقفة عرفات لا يحرى حاليا التعرف على ٦٢ جثة أخرى .

د. سامى الجندى وكيل وزارة العدل لشئون البحث العلمى والتدريب:

هذه الكارثة لا توجد بها أى شبهه جنائية، ولذلك ينبغى إن نتعامل معها علـى انهـا كارثة طبيعية مثل الزلازل والبراكين بل وحتى قتل ضحايا الحرب.

الاهرام ٢/٢٣

دموع فى العيد بالمحافظات

الأهالى يقيمون المأتم تضامنا مع ضحايا قطار الموت

أختفاء أسر بالكامل

وعائلات كثيرة فقدت ذويها

القطار اللعين قتل اولادى الثلاثة .

أخى كان على باب ا ذهب إلى القاهرة ليتسلم معاش مبارك مصدر دخلـة الوحيـد فقدت أهلى جميعا (والدها ووالدتها واخوها)

فقدت زوجى وابنى عمال اجرين بالسادس من أكتوبر .

دراسة هامة

لجان التحقيق تبحث عن السبب وتترك تحديد المسئول

د. محمد إبراهيم معوض استشارى الأمن الصناعى والبيئى ومواجهة الكوارث ونائب أقليمى لمدير معهد دراسة الكوارث بانجلترا :

البيانات:

- عدد الضحايا يقدر مبدئيا ٣٧٣ جثة متفحمة واصابة ٦٠ أخرين

- اختلاف الأقوال حول أسباب الحريق .. ، ومكان العربة التى بدأ منها وحول عـدد عربات القطار وما احرق منها، ومدة استمرار الحريق، والمسافة التى قطعها القطار حتى تنبه السائق.

- تطابق أقوال الناجين والمسئولين حول سيطرة البلطجة على البوفيـة وأمـا غيـر مرخص .. فى ظل وجود هيئة أمنية مسئولة (مباحث السكة الحديد)

- تطابق الأقوال حول تكدس صناديق المياة الغازية وامتعة الركـاب خلـف أبـواب العربات ترتب عليها تعطيل هروب الركاب وزيادة إعداد الضحايا وكذلك إغلاق النوافذ بورق الكرتون - عدم وجود وسائل إنذار أو أطفاء ذاتى أو وسائل اتصـال بـين السـائق وامـن العربات، مع عدم وجود فرامل طوارئ أو عدم صلاحيتها

- نقص العنصر البشرى المهنى المفروض تواجده لمعاونـة السـائق فـى حـالات الطوارئ

أولا: تفسير بعض وقائع الكارثة:

أ/ انفجار البوتاجاز: حدث الأنفجار نتيجة تراكم الغاز فى حيز البوفية وعنـد تركيـز معين وتوفر مصدر للاشتعال وقع الانفجار.

ب) انتقال النيران بين عربات القطار:

من خلال الموارد العاملة للاشتعال

تزيد احتمالية انتقال اللهب فى داخل العربات من العربة الأمامية إلى العربات الخلفية مع اتجاه الريح .

والاحتمال الاقوى الاعتماد على خواص غاز البوتاجاز فى حالة اشـتعالة فـى جـو مفتوح ولان مساحات فراغ العربات محدودة فإنتشرت بسرعة السـنة اللهـب بسـرعة فـى الفراغات

الوفد ٢/٢٤

٧٥٠ ألف جنيه يوميا للصيانة

قطارات خردة

المقاعد متهالكه والارضيات متأكلة والشبابيك محطمة .

الصعيد لا يخدمة سوى قطارين فقط وهما مزدحمان جداً

والقطارات متهالكة ومعدومة الخدمات والانوار ضعيفة جداً والنظافة لا وجـود لهـا، فالقاذورات تملأ القطار، انها رحلة عذاب وصورة من صورها إهدار حقوق الإنسان .

التقارير الرسمية تقول:

- تبلغ شبكة السكك الحديدية فى مصر ٩ ألاف كيلو متر

- حجم الاستثمارات من ٨١-٩٨ (١٧ سنة) وصل إلى ١٣ مليار جنيه

- تعانى الهيئة عجزا ماليا بلغ ٣٢٩ مليون جنيه سنة ٩٥ ، ٣٨١ عـام ٩٦ ، ٤٠٠ مليون ١٩٩٧ ٣ مليار ١٩٩٨

- مخصصات الهيئة لا تقل سنويا عن مليار جنيه بل وصل إلى ١,٦ مليار جنيه فـى الموازنة الأخيرة

- تم رفع قيمة التذاكر خلال السنوات العشر الماضية بنسبة ٢٠٠%

- ٩٠% من حوادث القطارات تقع بسبب أخطاء بشرية، و١٠% لاسباب فنية

- - - - - - - - - - - - - - - - - - - -

الجمهورية ٢/٢٤

حقائق لا تضيع

- ما مدى مسئولية هيئة السكة الحديد أو وزارة النقل عن عدم صيانة الشبابيك التـى كسر زجاجها واضطر الركاب للاستعانة بأكبر قوة لسدها أتقاء للبرود والاتربة .

- هل ممكن أعفاء المصلحة عن عدم وجود نظام أو لافتات إرشادية لتنبيه المواطنين بمنع استخدام مواقد الغاز لأى سبب ومسئولية عن التأكد من ذلك

- وعن عدم وجود إرشادات للتوضيح عن طريق التصرف فى حالة الحريق أو غيره

الأهرام ٢/٢٥

بعد ٦ أيام من كارثة القطار:

رحلة خطر فوق القضبان

الركاب يغطون النوافذ بالأقمشة لمواجهة قسوة البـرد طفايـات الحريـق غائبـة .. والفرامل مفصلة .

الدخول إلى القطار بقوة الدفع الذاتى نتيجة التزاحم الشديد عندما وصل إلى المحطـة يأتى من الورش كامل العدد

تضم عربة القطار ٤٨ مقعداً وتسع ٩٦ راكبا إلا أن العربة بها أكثر من مائتى راكب (٦٠٠ محافظة والموت)

واجمعت تقارير المباحث والكمسارية أن العدد مفترض إلا يزيد على مائة راكب

* رجال المباحث أكدوا انهم قاموا بالتفتيش على الأنابيب ومواقد السولار ولم يجـدوا أيا منها.

٨ ورأيت الاسلاك الكهربائية تخرج من الكابل الوحيد داخل العربة ومكـان الطفايـة الحريق الغائبة عن صندوقها الخشبى الذى يعلوا العربة بطريقة لا يستطيع أحد الوصل إليهـا ولا توجد لا فرامل يدوية ولا أتوماتيكية

- -

الجمهورية ٢/٢٥

مع لجنة التحقيق داخل عربات القطار المنكوب :

طفايات الحريق تالفة "منتهية الصلاحية الاسلاك غير مطابقـة للمواصـفات رئـيس الهيئة" تأخرت فى إستبدال التجهيزات بمواد مقاومة للحريق "

الماس الكهربائى فى حالة حدوثه لا يمكن أن يكون سبب الاشتعال القطار.

فشلت شرارة الماس فى إشعال ورقة، مفاتيح الفصل الأتوماتيكى تعمل

* استغرق استخراج الطفاية من التجويف الموجودة به أكد من ٥ دقـائق صـلاحية الطفاية الأولى انتهت من إبريل ٢٠٠١

والثانية فى مارس ٢٠٠٠

وإن الجزء العلوى الخاص بتشغيل الطفاية غير موجود اساسا .

كما إن مكان وجودها غير مطابق للمواصفات الفنية (بقرب الباب)

* الابواب والشبابيك فى حالة سيئة .

* سوء الحالة العامة للقطار تواضع المقاعد وتدنى مستوى النظافة وسوء مستوى بيئة العمل المحيطة بمساعد الكمسارى والذى يجلس في السبنسة

وهو المسئول عن تنبيه السائق عن طريق فرامل الخطر إلى وقوع خلـل أو حـادث بالقطار (المقعد الخاص به محطم، والإضاءة معدومة، والموضع لا يتيح له التعرف ما يحدث بباقى عربات القطار)

سوف نعقد اجتماعات مساء اليوم (٥/٢٥) لتبادل الـرأى وكتابـة التقريـر النهـائى ويتضمن أسباب الحادث وتوصيات فنية

الأخبار ٢/٢٦

رئيس هيئة السكك الحديدية نعم سعة عربة الدرجة الثالثة ١٠٠ راكب فقط

ولكن .. لا نستطيع منع أحد من الركوب .

لا يوجد أى قانون يتيح للهيئة منع أى راكب من ركوب عربة القطار صـحيح نحـن نطبق بعض الإجراءات بعربات الدرجة الأولى ولكن بالنسبة لعربات الدرجة الثانية والثالثـة الأمر بالغ الصعوبة، ويشير إلى تطبيق ذلك يحتاج إلى مضاعفة إعداد القطارات والـرحلات اليومية وتغير لانظمة التشغيل، وتشغيل القطارات الاضافية عند الكثافة وتحقيق ذلك يتطلـب زيادة تكاليف التشغيل

* ويشير إلى أن عدم الالتزام لا يقتصر على السكك الحديدية فرغم إن سيارات النقل العام خاصة الميني‌باص تخطر وقوف الركاب بها إلا أنه لا يتم الالتزام بذلك.

تقرير اللجنة الفنية فى كارثة قطار الصعيد

مكونات العربات من الخشب والقنالتكس ساعدت على الاشتعال

اللجنة برئاسة د.م بولس نجيب سلام استاذ تخطيط النقل والسكك الحديديـة بهندسـة القاهرة، وعضوية كل من د.م ثروت أبو عرب أستاذ الاحتراق بقسم القوى بهندسة القـاهرة، د.م محمد عبد الرحيم بدران ، أستاذ الكهرباء بهندسة عين شمس

د.م بدران محمد بدران د. م الهامى الزناتى بالمركز القومى للبحوث، وتضم مـدير الدفاع المدنى بالجيزة، مدير الحرائق بمعمل الادلة الجنائية بوزارة الداخلية والمهندس نائـب رئيس هيئة السكك الحديدية (محمد عبد القادر رئيس الهيئة المنتدب)وخبراء المعمل الجنائى د المركز القومى للبحوث

الأهرام المسائى ٢/٢٨

حادثة القطار رؤية قانونية

د. عبد الرحيم صدقى

أستاذ القانون الجنائى بحقوق القاهرة

الأخبار ٣/٣

بيان رئيسى الوزراء أمام مجلس الشعب

القى الدكتور/ عاطف عبيد بيان أمام مجلـس الشـعب أمـر (٣/٢)حـول ظـروف وملابسات حادث قطار الصعيد وما أتخذته الحكومة من إجراءات لمواجهة الحـادث وتلافـى تكراره مستقبلا .

الاحرار ٣/٣

رئيس الهيئة / يطالب مليارا و ٣٠٠ مليون جنيه لتجنب كارثة جديدة

ميزانية السكك الحديدية لا تكفى للتطوير .

نقص الاعتمادات المالية وراء غياب نظام الانذار المبكر ووسائل الاتصالات الحديثة بالقطارات

الوفد ٣/١٠/

مجلس الوزراء فى اجتماع ٣/٩قرارات عاجلة لمواجهة كوارث القطارات .

إلغاء التصاريح المجانية .. ومنع التدخين واستبعاد الوحدات غير الصالحة للاستخدام.

إعادة تقييم القيادات العليا .. وتعديل نظام التقارير الكتابية والجزاءات والترقى .

وتقرر تزويد العربات بوسائل إطفاء ، ووضع وسيلة اتصـال، وغرامـة ١٠ جنيـه للمدخن ، وتوقيع الجزاءات الفورية على جميع العاملين بالقطار والمحطات وتكليـف شـرطة السكة الحديد بالوجود على الارصفة والتفتيش على القطارات

المساء ٣/١٢

مهزلة فى لجنة النقل والمواصلات بمجلس الشعب

المهندس إيليا وصف هجوم د. الصيرفى بإنه كلام فاضـى وانـه يخـرف النـواب اعترضوا بشدة ، هذا الرجل قليل الأدب ولابد من طرده فـورا، لابـد مـن محاسـبته كـل المقصرين فى الحادث.

البدرى فرغلى "توجه الضربات لاوكار الفارق فى السكة الحديد لوضع ايـدينا علـى المجرم هناك بعض القيادات تحصل على مكافأت تصل إلى ربع مليون جنيه شـهريا بسـب الغرامات .

حسين إبراهيم "يجب إن يعتذر رئيس الوزراء للشعب عن تصريحاته المستفزة هل لم يكن يعلم الحالة

ممدوح بعد الازمة هناك تقرير عن هيئة الطرق يؤكد إن عرضا بحوادث الطرق يبلغ ٩٠٠٠ قتيل وجريح خلال عام ٢٠٠٠

الجمهورية ٣/٢٤

النائب العام يعلن نتائج التحقيقات فى كارثة قطار الصعيد ١١ مسئولا وموظفا بالسكة الحديد أمام جنايات الجيزة سبب الحريق : مصدر حرارى "ذو لهيب بدا من العربة ١١

الحادث أدى إلى مقتل ٣٦١ وإصابة ٦٦ أخرين

عدد الركاب اقتربوا من ٤ الاف راكب (٣٨١٨ راكب) ٩٦٩ من المحطة ٣٠٤٩ من الورشة

استمر يد القطار مشتعل ما يقرب من ١٥ دقيقة .

مسئولية تلف ٧ عربات من القطار تبلغ قيمتها مليون و ٦٣١ الف جنيه

شكلت النيابة العامة لجنة فنية تضم كافة التخصصات الفنية والعلمية من أساتذة كليـة الهندسة والمركز القومى للبحوث العلمية ومصلحة تحقيق الأدلة الجنائية وإدارة الدفاع المدنى والحريق وذلك لفحص القطار وبيان إسباب الحريق.

ثبت من التحقيقات عدم قيام جهاز الأمن الوقائى باعادة التصفية خلال العشر اشـهر الماضية وإن أخر موعد مرور على الورشة كان ٢٠٠١/٥/٨